

peugeot504.info

mot

PREIS

DM 1.20

E 5 9 3 9 D

Belgien FB 20,-, Dänemark dkr 3,80, Finnland Fmk 1,70, Frankreich FF 2,40, Italien-L 270,-, Kanada c \$ - 50, Luxemburg lfr 20,-, Niederlande hfl 1,60, Norwegen nkr (inkl. moms.) 3,-, Österreich S 10,-, Portugal esc. 12,-, Schweden skr (inkl. moms.) 2,50, Schweiz sfr 1,60, Spanien Ptas 30,-, USA/Übersee US\$ -50.

Printed in Germany.

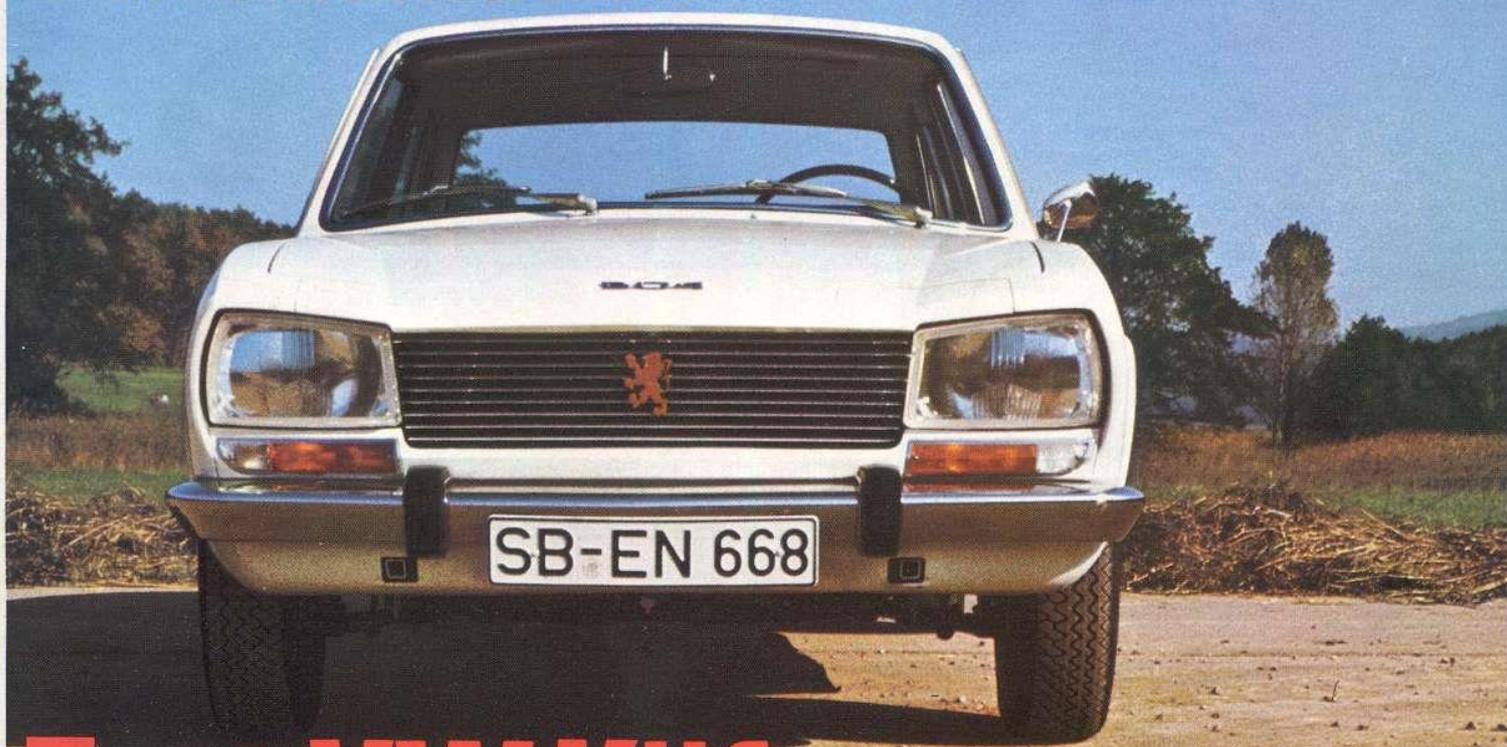
4

auto-kritik

21. 2. 1970 16. Jahrgang

Test Peugeot 504

Maßstab für die 70er Jahre?



Test VW Käfer

Deutschlands Nr.1 im Konkurrenzvergleich

Bootsschau Hamburg



Der Peugeot 504 verdient Beachtung, auch wenn man ihn nicht kaufen will. Er ist ein technischer Maßstab. Zwar kann man über seine Schönheit streiten, das Heck ist nicht hübsch und die Verarbeitung nicht berühmt. Aber wenn wir so oft die Straßenlage bei Ford und Opel kritisierten, ist dieser Peugeot Maßstab für unsere Wünsche. Neben dem Audi 100, der aber im Vergleich zu Ford und Opel wegen seines Frontantriebs ferner liegt. Selbstverständlich geht es in unserem Test nicht nur ums Prinzip, sondern auch um die Ausreifung des Modells und seine Stellung im Konkurrenzangebot seit unseren früheren 504-Tests.

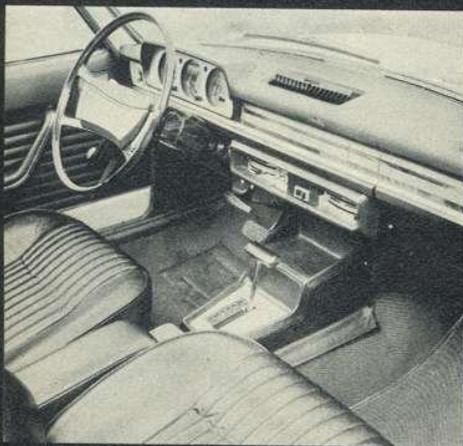
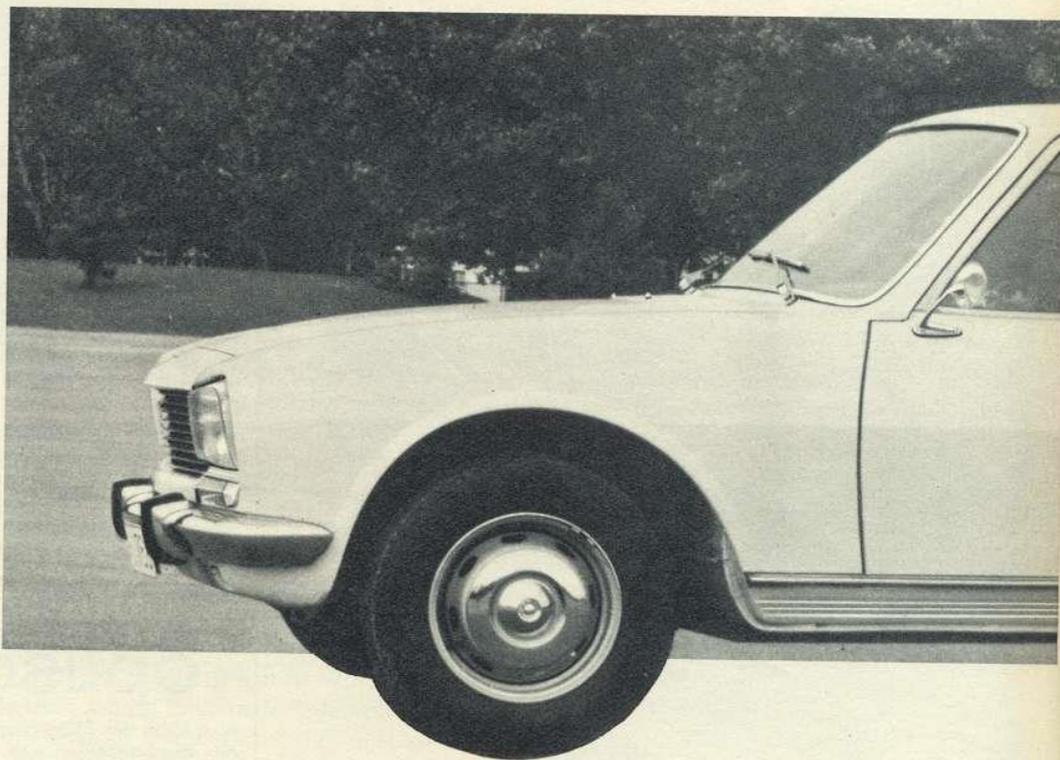
Peugeot 504

Der Peugeot 504 wird seit September 1968 gebaut. Zum Frühjahr 1969 kam er auf den deutschen Markt. Die Lieferung lief sehr langsam an; der später erschienene Audi 100 hat ihn weit überflügelt - durch größere Lieferzahlen, dichteres Händlernetz, deutsches Marken-Image, besseres Finish und geringeren Preis.

Zu Beginn dieses Jahres rückten die Audi-Preise höher, aber der Peugeot 504 ist immer noch deutlich teurer. Siehe unseren Preisvergleich Seite 31.

Bei Opel gibt es zum Preis des Einspritzer-Peugeot einen viertürigen Commodore, bei Ford einen 20 M XL 2300 S. Opel Rekord und Ford 17/20 M liegen mit den etwa vergleichbaren Motor- und Ausstattungsmodellen knapp unter den Audi-Preisen, bei billigster Ausführung ist ein viertüriger Opel Rekord 1900 S um ca. 1000 DM billiger als der Audi 100 mit 80 PS-Motor.

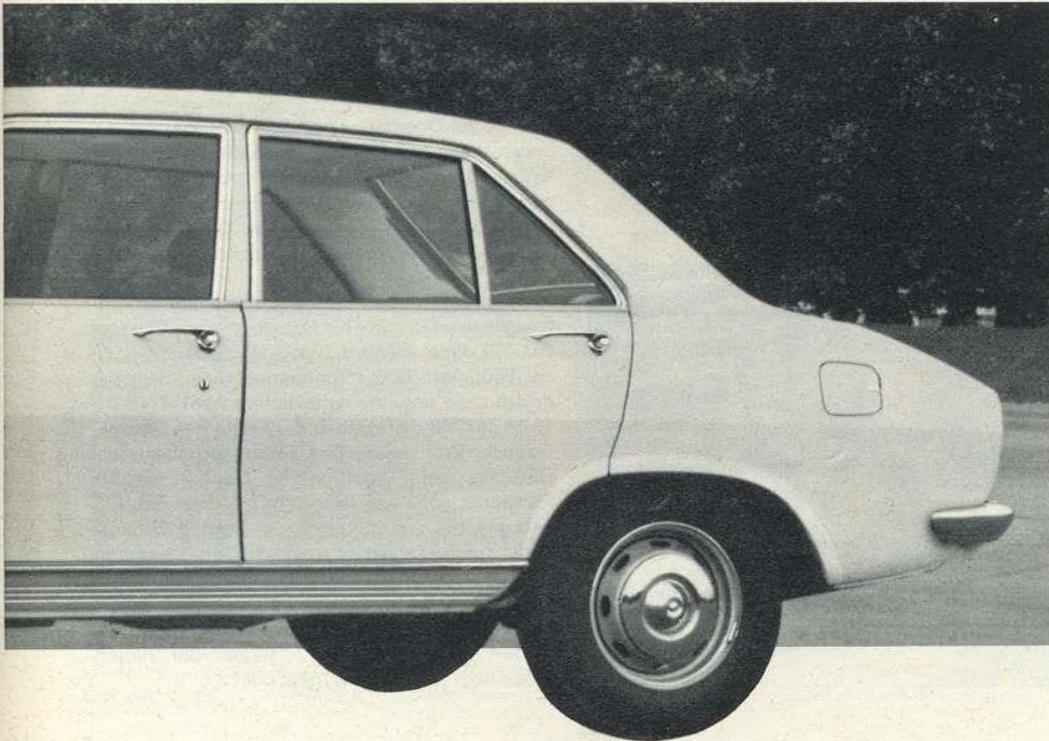
Man kann aufrechnen, daß beim Peugeot einiges drum und dran ist, was bei der Preisbewertung berücksichtigt werden muß. Aber daß kein Peugeot-Modell besonders billig ist, bleibt Tatsache. Also interessiert er nicht, kann man sagen. Zum Kauf eines Peugeot in Deutschland gehört immer eine gewisse Liebhaberei. Je teurer das Mo-





Text und Fotos: Dr. P. Simsa
Zeichnungen, Diagramme:
J. F. Drkosch
(1 Werkszeichnung)

Maßstab für die 70er Jahre?



dell, um so mehr. Die Ausreifung und Verfeinerung des Audi 100 nach dem vorigen Frühjahr machen die Entscheidung zum Peugeot 504 besonders schwer. Siehe unseren Vergleichstest Peugeot 504/Audi 100 in Heft 12/69 und den Audi-Test im vorigen Heft, 3/70.

Und doch ist der Blick auf den Peugeot 504 aktuell, interessant, wichtig.

An der Karosserie darf man nicht nur aufs eigenartig abgeschnittene Heck sehen, das vielen nicht gefällt. Auch nicht nur auf die kantige Gestaltung an Bug und Heck, wo die Borsten automatischer Waschanlagen den Lack der engen Biegungen strapazieren. Interessant schon beim Probesitzen ist das flache Abfallen der Haube, die Gürtellinie des Wagens setzt vorn tief an und steigt nach hinten. Er wirkt für den Fahrer besonders übersichtlich, kompakt. Ein Effekt wie im Ro 80, bei dem aber die Gürtellinie konsequent in einen hohen Heckbuckel ausläuft, der auch aerodynamisch günstig ist. Da machte Pininfarina beim Peugeot den Schrägschnitt, der 4,5 m lange Wagen wirkt daher kürzer als er ist. Auch für den Fahrer beim Blick nach hinten – Heckabschluß nicht im Blick, ein Minuspunkt.

Lehre für die siebziger Jahre: Am Rezept der

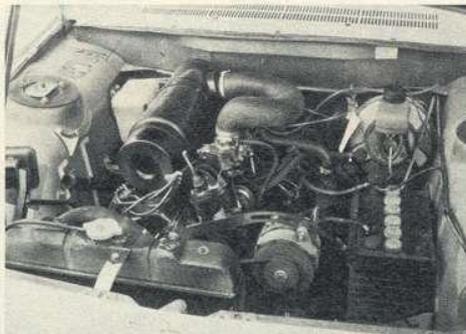
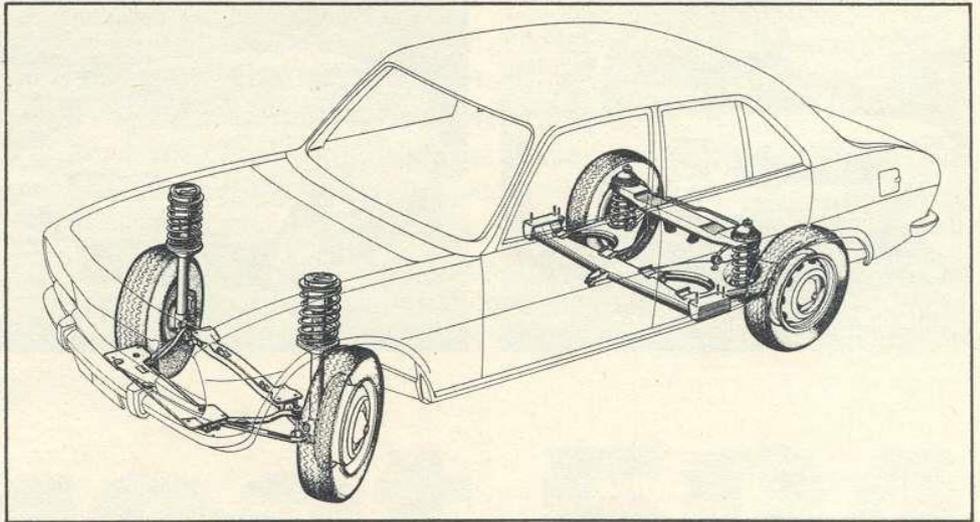


abfallenden Gürtellinie ist was dran, der Peugeot ist neben dem Ro 80 ein eindrucksvoller Vorkämpfer. Aber mit der Heckgestaltung sind beide Firmen noch nicht recht fertig geworden. Mit hoher Gürtellinie und wuchtigen Straßenkreuzerkühlerhauben nach amerikanischem Muster möge man uns verschonen. Doch kann man neben einem Peugeot nachdenklich auf den Audi blicken: Eine ganz normale Form mit guter Übersichtlichkeit und Blick aufs Heck – so geht es auch.

Ein Detail: Die Scheinwerfer des Peugeot 504 sind auf einfachste Weise je nach Belastung einstellbar. Allerdings nicht vom Fahrersitz aus, man muß die Motorhaube öffnen. Aber es ist eine einfache Handhabung, kein umständliches Einstellen. Das müßten in den siebziger Jahren alle Autos haben.

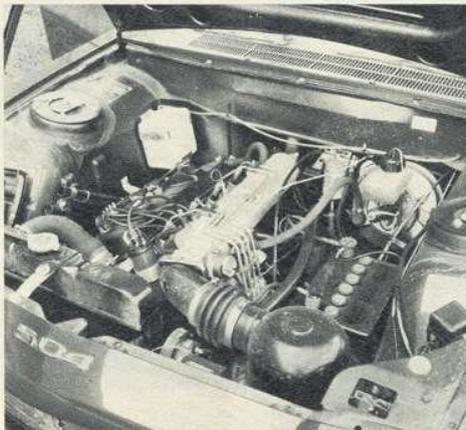
Schiebedach serienmäßig (theoretisch geringer Aufpreis). Sollten das alle Wagen für die siebziger Jahre haben? Viele Fahrer würden es begrüßen, wenn es so billig ist. Doch am Peugeot zeigt sich auch die Problematik des niedrigen Preises. Die Ausführung ist grob, man sieht's beim Blick von innen ins Dach und fühlt es beim Bedienen. Dann lieber keins oder besser und teurer, meinen wir.

Dann wieder Pluspunkte: Sitzgestaltung, Aufteilung des Sitzraums zwischen den Achsen, Maßverhältnisse, auch die Schräggriffe in den Türen, die Polsterung der Sitze, die Ausschnitte der Türen. Man vergleiche mit dem eigenen Wagen. Nur wenige kommen an dies Musterbeispiel heran, obwohl sich in den letzten Jahren da manches getan hat, gerade auch bei Ford und Opel. Die funktionelle Sachlichkeit, die auf unseren Fotos durch Lederpolster noch besonders auffällt, mag man beim Audi geschickter serviert finden, und dem Peugeot wie dem Audi muß man beim Einstieg die hohen Türschwelle (seitliche Längsträger) als Nachteil aufrechnen, aber das hat Peugeot besonders unauffällig ausgeglichen. Wir meinen: dieser Innenraum ist ein Musterbeispiel für den europäischen Mittelklassewagen, der den Ansprüchen der siebziger Jahre gerecht wird, ohne daß man im geringsten von Raumverschwendung sprechen kann. Man betrachte bei unseren Schnittzeichnungen die Vorderansicht: Maximale Innenbreite im Verhältnis zur Außenbreite, da sündigen Ford und Opel schwer, Audi nicht. Und der Blick auf den Längsschnitt. Da ist der Audi ein Fall für sich mit Frontantrieb und Motor vor der Vorderachse. Beim Peugeot zeigt die Seitenansicht perfekte Logik. Kein Raum verschwen-



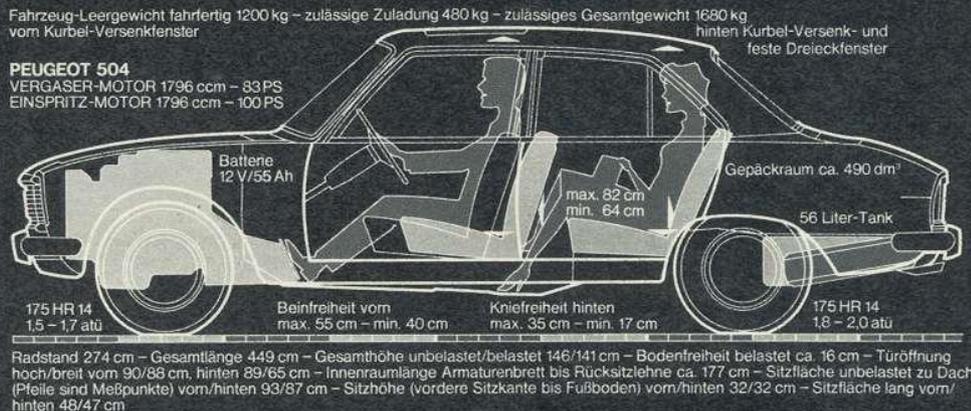
80 PS-Motor mit Vergaser

100 PS-Motor mit Einspritzung



det, kurze Überhänge, langer Achsabstand zugunsten des Innenraums und auch der Straßelage, und der Gepäckraum zum großen Teil über der Achse, kein langer Hebelarm fürs Gepäckgewicht. Da wirkt auch das Schrägheck logisch: Gepäck rutscht ohnehin zur Gepäckraumvorderwand.

Gepäckraum kleiner als bei den deutschen Mittelklassewagen. In Kubikdezimetern: Peugeot ca. 490, Opel Rekord (wie Mercedes 200–250) ca. 550, Audi 600 (Frontantrieb, kein Raumbedarf für die angetriebene Hinterachse), Ford 17/20 M ca. 700 dm³. Haben die Franzosen weniger Gepäck? Wohl kaum. Ihre Techniker haben mehr Disziplin. Beim Audi ist der Gepäckraum ein Pluspunkt ohne Minus, beim Opel sitzt das Gepäckgewicht arg hinten, beim Ford ganz kraß hinter den Hinterrädern im großen Überhang. Das ist schlecht für die Fahreigenschaften, und das Heck sackt bei Belastung tief ein. Ist es Zufall, daß beim NSU Ro 80 der Gepäckraum zum großen (noch größeren) Teil über der Hinterachse liegt wie beim Peugeot 504?



Klare Lehre für Neukonstruktionen der siebziger Jahre: Der lange Hecküberhang ist ein Kunstfehler, er muß auch bei Ford und Opel verschwinden! Und wie Peugeot das Reserverad unter den Gepäckraum hängt, nach unten herausnehmbar ohne Kontakt zum Gepäck, verdient auch einen Blick.

Vor allem aber ist es das Fahrwerk des Peugeot, das es uns angetan hat. Es muß nicht Frontantrieb sein, nicht Luftfederung, nicht Drehstab. Der 504 hat vorn Federbeine, hochliegende Schraubenfedern mit innenliegenden Stoßdämpfern, die Hinterräder sind einzeln an Schwingarmen (Längslenkern) geführt, Einzelradfederung, Doppelgelenkachse, das schwere Differential gehört zum gefederten Teil des Wagens, sein Gewicht belastet nicht die Hinterachse, muß nicht durch Federung und Stoßdämpfung mühsam gebändigt werden.

Es ist nicht unser Amt, der Industrie eine Bauweise vorzuschreiben. Wir vergleichen, was geboten wird. Beim Peugeot 504 werden saubere Fahreigenschaften und gute Federung geboten, ohne daß man über Für und Wider einer hinteren Starrachse, über Seitenwindempfindlichkeit oder Spurunsicherheit auf Glätte diskutieren muß. Die Zahnstangenlenkung vermittelt präzises Fahrgefühl, ohne zu viel Kurbelei in der Kurve, aber auch ohne nervöses Reagieren auf kleine Einschläge. Der Audi ist um einen Grad besser gefedert, ohne ein Minus für die Straßenlage. Da braucht man nur über verschiedene Grundeigenschaften zu diskutieren, die sich aus der Fahrwerksbauart ergeben. Wichtiger Vergleich zu Ford 17/20 M und Opel Rekord: beide federn etwas besser an, auf kleinen Unebenheiten wirkt der Peugeot grober, aber in allen übrigen Punkten von Spurhaltung auf Glätte über die Seitenwindempfindlichkeit bis zum präzisen Fahrgefühl in schwierigen Situationen ist der Peugeot überlegen, und seine Federung ist schluckfähiger. Maßstab für die siebziger Jahre? Hier bestimmt. Bei BMW ist nach Wagengröße der 1800/2000 vergleichbar: härter, steifer, der Peugeot ist ihm überlegen, wenn es nicht gerade um maximales Ausfahren von Nürburgring-Kurven geht. Man kann über Mittel und Wege diskutieren, doch in jede Diskussion gehört der Peugeot 504.

Übrigens wirkt der Audi leichter und ist es. Der 504 vermittelt ein Gefühl von Schwergewichtigkeit, und er ist schwer. 1200 kg, fast 10% schwerer als der gleich große Audi und die größeren Ford und Opel. Der Peugeot fühlt sich beson-

ders solide an, wie ein Mercedes. Gewicht bedeutet verschwendetes Geld, sagt man in der Industrie und meint die Produktionskosten wie auch Leistung und Verbrauch. Aber jedesmal in Peugeot und Mercedes meinen wir: Macht die Autos nicht zu leicht.

Man merkt das Gewicht aber auch im Temperament. Der 83 PS-504 beschleunigt etwas behäbig, seine Freunde wünschen ihm 2000 ccm. Es ist fein, wie sanft und zügig die Maschine läuft, man muß auch nicht zuviel schalten, aber ein BMW ist stürmisch dagegen, und der Audi 100 S läuft ihm weg. Doch paßt die elastische Sanftheit der Maschine gut zur Automatik, besser als man nach der etwas betrüblichen Beschleunigungskurve glaubt. Überhaupt gefällt uns der Automatik-504 gut, wenn man sein Auto nicht auf Leistung kauft. Es ist doch genug Dampf drin, um zügig zu überholen, die ZF-Automatik arbeitet sehr sauber, der Wählhebel auf dem Mittelstapel liegt gut im Griff. Bei Audi gibt's demnachst auch Automatik, die Opel-Automatik ist allererste Klasse, die Ford-Automatik gut. Aber wenn man den 504 in seinem ganzen Charakter nimmt, paßt die Automatik genau richtig hinein. Drehzahl-Geschwindigkeitsverhältnisse und Beschleunigung zeigen unsere Diagramme und Tabellen.

Als Lehre für die siebziger Jahre braucht man nicht den Peugeot: Allgemein muß Automatik kommen, sie spart der Kupplung und dem Fahrer Strapazen. Und wenn sie im Prinzip mit möglichst viel Hubraum verbunden sein sollte, so ist ein elastisch abgestimmter Motor mit etwas knappem Hubraum wie beim Peugeot doch gar nicht schlecht dafür. Und sparsam!

Injektion, Benzineinspritzung statt Vergaser, das ist günstig für möglichst viel Leistung im Verhältnis zum Verbrauch, genau dosierte Kraftstoffmenge. Aber die Vergaser sind heute auch schon auf gleichem Niveau, 100 PS aus 1800 ccm bietet der Audi 100 LS mit einem Vergasermotor ebensogut wie der Peugeot mit der Einspritzung. Die Einspritzung bringt den Motor gleich bei Kaltstart gut ins Laufen, ohne Starthilfeprobleme und ohne Neigung zu zögerndem Gasannehmen der kalten Maschine (genau gesagt: fast ohne), und die Einspritzermaschine des Peugeot hängt sehr fein am Gas. Wenn 504, dann Einspritzung, kann man sagen, wenn man nicht fürchtet, daß sich Werkstätten mit der Einspritzung schwerer tun als mit dem Vergaser. Sagen wir es so: für temperamentvolle Fahrer und viel Fernfahrten unbedingt die

Einspritzung, aber sonst mögen viele Leute auch die brave Elastizität des Peugeot-Vergasermotors. Kraftstoffersparnis bringt die schwächere Maschine allerdings nicht: Sie verbraucht nicht weniger als der Einspritzer, nur sehr gemäßigte Fahrweise spart einen halben Liter, vielleicht mal einen ganzen.

Einspritzung als Universalrezept für die siebziger Jahre? Universal wohl nicht, aber fortschreitend. Beim Peugeot meint man eher, das Werk sollte 2000 ccm Hubraum stiften und beim Vergaser bleiben. Ob Vergaser oder Einspritzung, das liegt einem gar nicht so am Herzen wie in anderen Fällen.

Was noch? Bei Armaturen und Armaturenbrett vertüfelt sich Peugeot gern, aber da gibt es auch internationale Geschmacksrichtungen. Wir mögen die deutsche lieber. Lüftung und Heizung zeitgemäß, da ist man sich quer durch die Autotechnik einig wie in anderen Punkten, Drehstromlichtmaschine usw. Nur bei der Verarbeitung offenbar nicht. Die Franzosen stecken viel Geld in die technische Substanz, ins Fahrwerk, Motoren, auch Materialaufwand bei der Karosserie, siehe das 504-Gewicht. Aber die Verarbeitung, die man unmittelbar unter den Augen hat, interessiert sie nicht so. Die Superpräzision deutscher Fugearbeit gibt's da nicht und muß ja auch nicht sein, der solide aufgebaute 504 ist durchaus nicht klapperig. Aber was an Vorsorgen gegen das Salzwasser unserer Winterstraßen fehlt, daß die Lackierung immer wieder als mäßig auffällt und der Chrom auch, paßt nicht in die siebziger Jahre. Mag sein, daß die Deutschen am meisten Salz streuen und es eigentlich nicht tun sollten, wegen der Gewässer und der Pflanzenwelt. Aber sie tun es nun einmal und werden es weiter tun, und wer uns Autos verkaufen will, der muß gegen Rost so vorsorgen, wie es unsere Werke auch tun. Auch Dauerunterbodenschutz gehört zu einem Auto der siebziger Jahre.

Da allerdings geht es ins Geld, und wenn man so die letzten Punkte aufrechnet, dann merkt man schon, wo unsere Werke der Schuh drückt: Sie stecken viel Geld ins Finish und in Außerlichkeiten; das fehlt dann für die Substanz. Zu grundsätzlichen Überlegungen bieten die siebziger Jahre noch viel Stoff!

Dies ist kein Test wie unsere anderen. Der Peugeot 504 ist ja auch kein Auto wie die anderen, und seine Käufer sind vorgeprägt; er ist bei uns kein Auto für jedermann, und wer ihn mag, der weiß das meistens gleich, trotz Audi.

