

peugeot504.info

U. K. ... , 17

E 4977 D

# mot

# 20

**mot**  
**auto-kritik**

jetzt vereinigt mit



**mr**

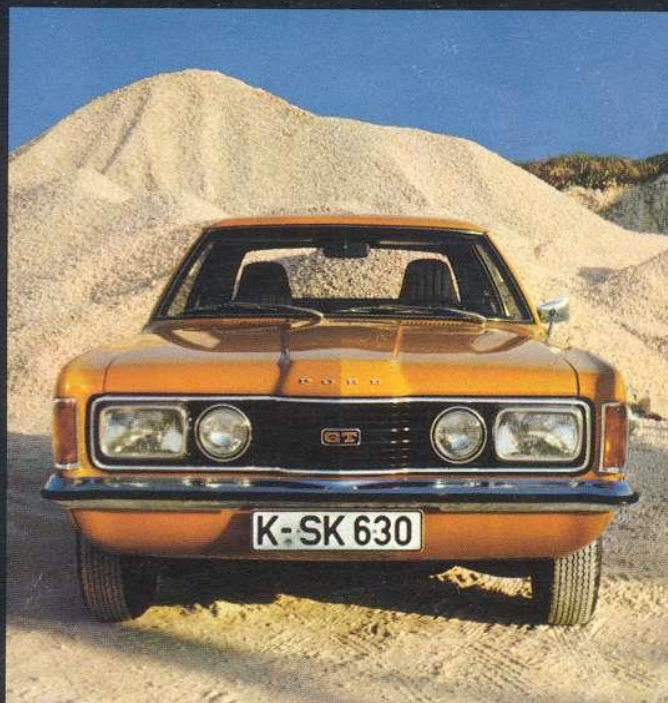
**motor**

Rundschau + Kritik

Ausgabe A  
Vom Jungfachmann  
zum Kfz-Meister  
Tankwart - Elektriker  
3. 10. 1970 16. Jahrgang

**Großer Test**  
**VW K 70**

**8 Seiten Fahrbericht,**  
**Fahrleistung, Preise,**  
**Kosten**



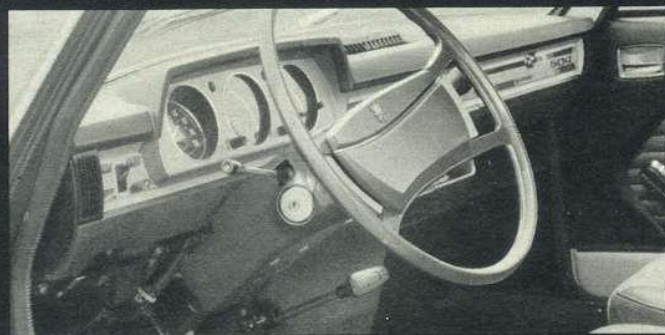
**Test**

**Autobianchi A 112**  
**Fahrbericht**  
**Peugeot 504/2000**  
**Vergaser und**  
**Einspritzer**

# Neuer Ford Taunus genau durchleuchtet

**3 Karosserien, 4 Motoren**  
**5 Ausstattungen**  
**1000 Varianten**

# Fahr- bericht



Kritik im letzten 504-Test: "... beschleunigt etwas behäbig. Seine Freunde wünschen ihm 2000 ccm." Jetzt hat er 2000 ccm, genau 1971 ccm statt bisher 1796 ccm. Peugeot-Freunde haben sogar auf einen Sechszylinder gehofft. Es soll beim Reihenvierzylinder bleiben. Peugeot will auch für die Zukunft keinen Sechszylinder bauen. Wenn größerer Motor, dann gleich Achtzylinder-V-Motor. Die geneigt eingebauten Reihenvierzylinder des 204/304 sind so angelegt, daß sie später einmal zu einem V 8 zusammengefügt werden können. Aber für solch einen Motor wird es auch einen neuen Wagen geben. Für den 504 ist der Zukunfts-V-8 nicht gedacht.

Peugeot ändert bestehende Modelle unauffällig. Das spart Geld beim Verkauf gebrauchter Wagen, denn das alte Modell wird vom neuen nicht entwertet. Gebrauchtkäufer sehen nicht so auf Hubraum und Details wie Neuwagenkäufer. Keine neuen Modellbezeichnungen für die 504-Baureihe. Die Limousinen mit den neuen Motoren kommen Anfang Oktober nach Deutschland, Coupé und Cabriolet (beide nur mit Einspritzmotor lieferbar) folgen Anfang 1971. Vorerst auch keine Preiserhöhung. Neu im Typenprogramm: Automatik zum Einspritzmotor, lieferbar ab Dezember. Keine äußerlichen Unterschiede vom 504/1800 (der nicht mehr ge-

# Peugeot 504/2000

baut wird) zum 71er Modell. Das hintere Stoßstangenmittelteil (Foto oben links) mit Gummibelag ist schon seit April dieses Jahres in Serie. Zahlreiche Ausstattungsänderungen:

- Elektrische Scheibenwaschanlage, Betätigung über Druckknopf im Lichtschalter links an der Lenksäule
- Vereinfachter Handbremsgriff, Entriegelung durch Vierteldrehung (bisher durch Rastungsplatte)
- Verstärkte Heizung (Skandinavien-Ausführung „Grand froid“)
- Anschluß der Belüftungsdüsen im hinteren Fußraum an das Heizsystem

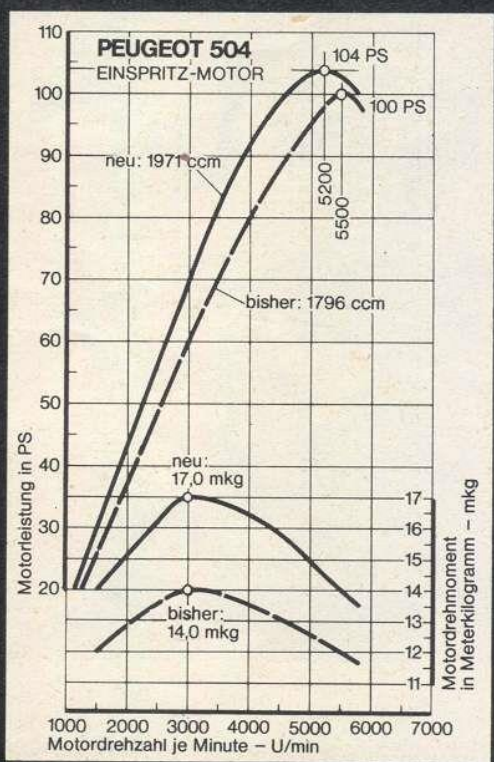
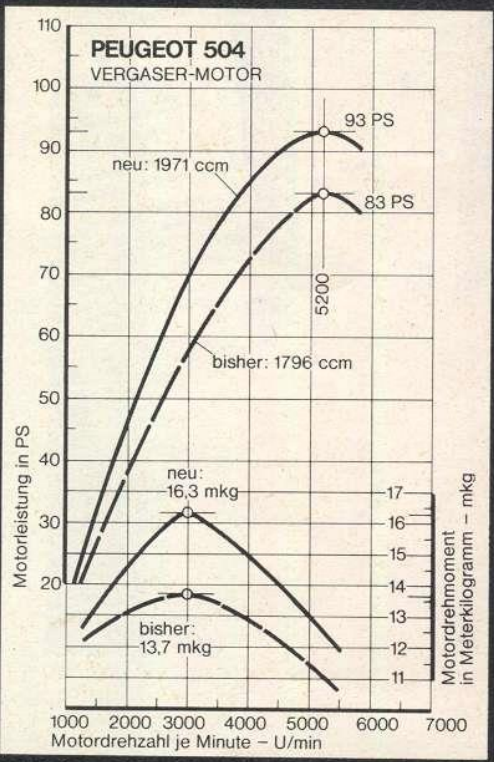
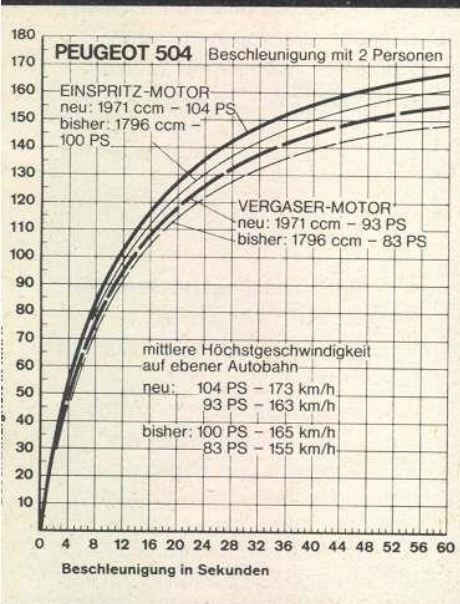
- Sicherheitsgurte serienmäßig (Dreipunktgurte mit Stoßdämpfer)
  - Verstärkte Drehstromlichtmaschine (500 statt 350 Watt)
  - Verstärkte Batterie (65 statt 55 Ah)
  - Indirekte Beleuchtung für Heizungshebel und Zigarrenanzünder
  - Beleuchtetes Handschuhfach
- Am erfreulichsten die Verstärkung von Heizung und E-Werk sowie die neue Wisch/Waschanlage. Sie ist fast so wirkungsvoll wie ein Intervallschalter. Dreifache Schaltung: Leichter Druck aufs Knöpfchen = Wischertempo langsam, starker Druck = Wischertempo schnell, Knöpfchen ganz einge-

drückt = Wascher eingeschaltet. Man kann sehr gut zwischen einer langsamen Wischerbewegung und mehreren schnellen Wischerbewegungen wählen, ohne die Hand vom Lenkrad nehmen zu müssen. Elektrische Wascherpumpe direkt am Wasserbehälter im Motorraum.

## Dampf und Drehzahl

Mit den neuen Vierzylindern ist der 504 zeitgerecht motorisiert, auch für die nächsten Modelljahre. Mehr Hubraum durch größere Zylinderbohrung, 88 statt 84 mm. Kolbenhub unverändert 81 mm. Mehr Leistung aus mehr Hubraum, da braucht die Motordrehzahl nicht unbedingt erhöht zu werden. 93 PS bei 5200 U/min hat jetzt der Vergasermotor, vorher waren es 83 PS bei gleicher Drehzahl. Beim Einspritzer wird die höhere Leistung sogar bei niedrigerer Drehzahl erreicht, 104 PS bei 5200 U/min statt bisher 100 PS bei 5500 U/min. Peugeot hat nicht nur einfach den alten Motor aufgebohrt, der Vierzylinder ist schon fast als Neukonstruktion anzusehen. Ganz neuer Motorblock, der alte hatte nicht mehr genug „Fleisch“ zum Aufbohren. Verbesserte Arretierung der auswechselbaren Laufbüchsen im Block. Stufenvergaser (Solex 32x35 SEIEA) beim 93 PS-Motor, neu abgestimmte Einspritz-

Fortsetzung Seite 30



pumpe (Kugelfischer-Peugeot DLO 20 B) für die 104 PS-Maschine. Verdichtung unverändert 8,35:1 bei beiden Motoren. Anpreßdruck der Kupplung von 420 auf 450 kg verstärkt, höhere Pedalkraft in der hydraulischen Kraftübertragung aufgefangen. Etwas knappere Getriebeuntersetzung (jetzt gleiches Getriebe für Vergaser- und Einspritzmotor) für weniger Drehzahl im Verhältnis zur Geschwindigkeit in den Gängen.

Knappere Untersetzung bedeutet normalerweise schlechtere Beschleunigung zugunsten höherer Endgeschwindigkeiten, also Verlust an Durchzugskraft. Peugeot konnte sich die knappere Untersetzung ohne weiteres leisten, denn die neuen Motoren haben gewaltig mehr Dampf drin als der alte 1800er. Beim Vergasermotor stieg das Drehmomentmaximum von 13,7 mkg auf 16,3 mkg bei unverändert 3000 U/min an. Beim Einspritzmotor kletterte die maximale Zugkraft von 14,0 auf 17,0 mkg bei ebenfalls unverändert 3000 U/min. Und was besonders wichtig ist: Das Zugkraftverhalten wurde im ganzen Drehzahlbereich erheblich besser, nicht nur im Bereich des Drehmomentmaximums. Auf der anderen Seite haben die neuen Motoren auch an Drehfähigkeit zugelegt. Aus dem knapp kurzhubigen Motor ist ein echter Kurzhuber geworden. Das bedeutet zusammen mit der knapperen Getriebeuntersetzung größere Geschwindigkeitsspannen in den Gängen. Der 3. Gang des Vergasermotors reicht jetzt bis ca. 135 km/h (bisher knapp 125 km/h), beim Einspritzmotor ließ sich der

3. Gang bis an 150 km/h (bisher 130 km/h) ausdrehen, ohne daß wir den Eindruck hatten, die Motoren dabei zu überfordern. Also mehr Dampf und bessere Drehfähigkeit, so gehört sich das für Motoren von heute.

## Vergasermotor

Das 504-Fahrwerk (Einzelradaufhängung vorn an Federbeinen, hinten an Schräglenkern) verkräftet die Mehrleistung spielend. Durch Stufenvergaser gewissermaßen doppelter Charakter: In der ersten Stufe (Druckpunkt beim Öffnen der zweiten Drosselklappe gut spürbar) zügige, elastische Fahrweise möglich, etwa dem behäbigen Charakter des 1800er Motors entsprechend. Volle Leistungsentfaltung beim Überschreiten des Druckpunkts, jetzt spürt man die Mehrleistung gegenüber dem alten Motor. Aus dem behäbigen 504 wird ein beinahe spritziges Auto. Lochfreier Übergang von der ersten zur zweiten Vergaserstufe, auch beim vollen Durchtreten des Gaspedals bei niedrigeren Geschwindigkeiten. Leider schwillt das Ansaugeräusch beim Öffnen der zweiten Stufe deutlich vernnehmbar an. Nicht unbedingt lästig, aber man verspürt doch den Wunsch nach etwas besserer Geräuschdämpfung. Ruckfreie Mindestgeschwindigkeit im 4. Gang ca. 50 km/h (bisher 40 km/h). Da merkt man den kürzeren Kolbenhub, die knappere Getriebeuntersetzung und den größeren Ansaugquerschnitt.

Die vom Werk angegebene Beschleunigung von 0 bis 100 km/h

in 13,2 sec erreichten wir bei unseren ersten Messungen auf nasser Fahrbahn nicht ganz, 13,5 sec zeigte die Stoppuhr im Mittel. Spitze nach Werksangabe 162 km/h. Wir erreichten im Mittel 163 km/h, endgültige Messungen im Test, wenn vollständig eingefahrene Wagen zur Verfügung stehen.

## Einspritzer

Spontaner Eindruck: Laufkultur und Elastizität wie bei einem guten Sechszylindermotor. Der Unterschied zum Vergasermotor ist größer als die zahlenmäßige Überlegenheit von 11 PS in der Höchstleistung und 0,7 mkg im maximalen Drehmoment vermuten läßt. Lobenswert das kraftvolle und doch seidenweiche, absolut lochfreie Hochbeschleunigen in den Gängen. Der Fahrereindruck bestätigt, was der Verlauf der Drehmomentkurve zeigt. Beim Vergasermotor und auch beim bisherigen Einspritzer fällt die Drehmomentkurve nach Erreichen des Höchstwertes stärker ab als beim neuen 104 PS-Motor. Der Gewinn an Zugkraft und Elastizität fällt besonders im Drehzahlbereich von 3000 bis 5000 U/min auf. Bei 5000 U/min stehen dem durchaus guten Wert von 13 mkg des Vergasermotors stattliche 15 mkg beim Einspritzer gegenüber.

Im Vergleich zum Vergasermotor benimmt sich der Einspritzer auch im Geräuschverhalten noch kultivierter. Kein schlagartiges Anschwellen des Ansaugeräusches bei voller Leistungsentfaltung. Die verbesserte Drehfähigkeit des Vergasermotors überbietet der Einspritzer deutlich. Beim extremen

Ausfahren der Gänge wird der Vergasermotor etwas rauh im Laufverhalten, der Einspritzer bleibt seidenweich wie bei niedrigen und mittleren Drehzahlen.

Ruckfreie Mindestgeschwindigkeit 50 km/h, von 0 bis 100 km/h 11,5 sec (bisher 12,4 sec), Spitze 173 km/h. Auch der neue Einspritzmotor überfordert das 504-Fahrwerk noch nicht. Vorsicht ist lediglich beim Herausbeschleunigen aus engen Kurven mit nasser Fahrbahn geboten. Da kann das bullige Drehmoment schon mal die Hinterräder durchdrehen lassen, wenn man brutal aufs Gaspedal tritt.

## 93 PS + Automatik

Beschleunigung und Spitze des 504/2000 mit ZF-Automatik jetzt praktisch wie beim alten 83 PS-Motor mit Schaltgetriebe. Von 0 auf 80 - 100 - 120 km/h in 10,0 - 14,5 - 23,0 sec, Spitze 156 km/h. Schaltpunkte beim automatischen Hochschalten wie bisher, aber beim Blockieren der Gangstufen zeigt sich wieder die verbesserte Drehfähigkeit des neuen Motors. Bis knapp 7000 U/min läßt sich der Vergasermotor ausdrehen, das sind 80 km/h in der ersten und rund 130 km/h in der zweiten Automatikstufe. Stufenvergaser und Automatik passen gut zueinander. Praktisch zwei Druckpunkte im Gaspedal, einer beim Übergang auf die zweite Vergaserstufe und einer beim Kickdown. Tadellose Wahlmöglichkeit zwischen zügiger Fahrt in der ersten Vergaserstufe und kraftvoller Beschleunigung beim Zuschalten der zweiten Stufe plus Kickdown.