

peugeot504.info

# mot

E 4977 D

# 23

**mot  
auto-kritik**

jetzt vereinigt mit →

**mr**

**motor**

Rundschau+Kritik

Ausgabe A  
Vom Jungfachmann  
zum Kfz-Meister  
Tankwart - Elektriker  
14. 11. 1970 16. Jahrgang

# Test Renault 6

Für Deutschland  
mehr drin



**Test Peugeot 504/2000** Vergaser und Einspritzer

**Test Ford Taunus XI**

# Test Peugeot 504/2000



## Vergaser und Einspritzer

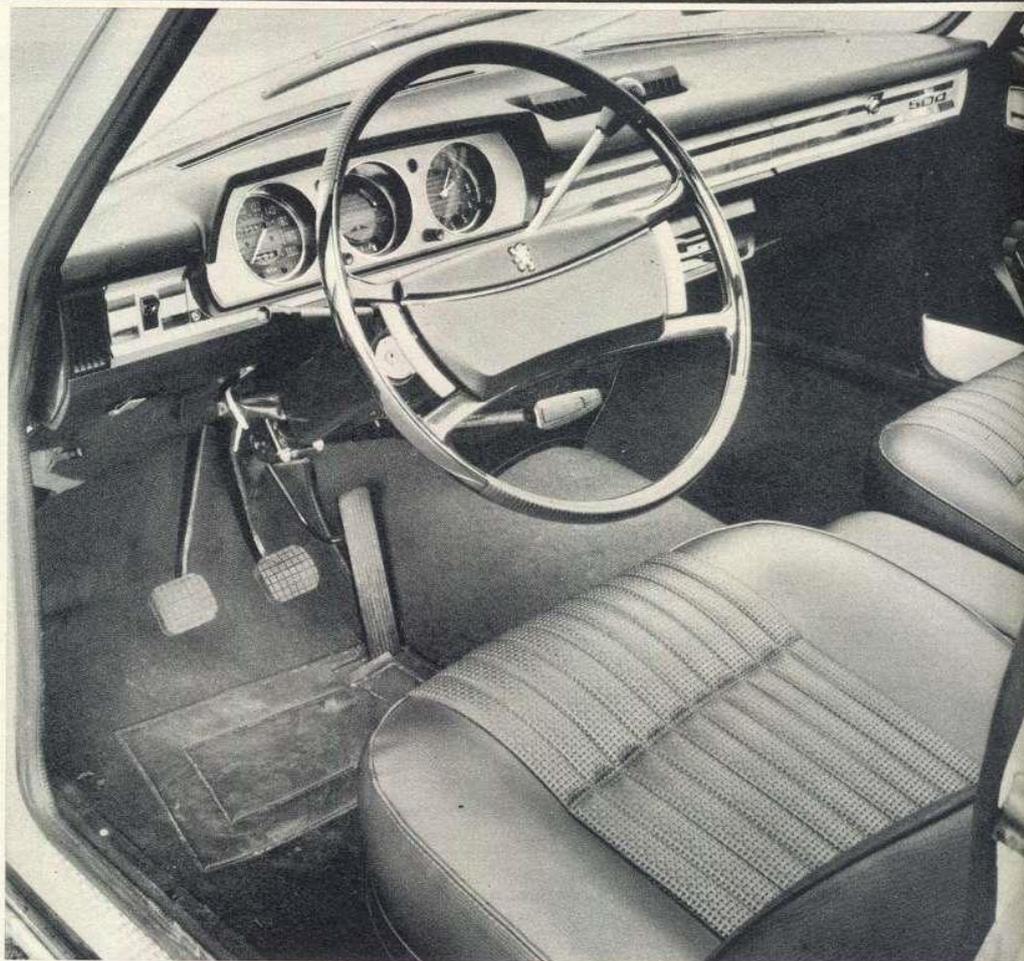
Viel Hubraum im Verhältnis zur Wagengröße ist bei französischen Autos immer noch Mangelware. Der französische Autokäufer denkt oft noch in starren Steuer-PS-Klassen und verbindet viel Hubraum mit hohem Verbrauch, bei den hohen Kraftstoffpreisen in Frankreich das ärgste Verkaufshindernis bei Klein- und Mittelklassewagen, die nicht anerkannt sparsam sind. Bei diesen Voraussetzungen im Heimatland war es schon erstaunlich, daß der Peugeot 504 ab September 1970 nun 2000 statt 1800 ccm Hubraum (genau: 1971 statt 1796 ccm) bekommen hat. Der größere Motor wird auch für den französischen Markt nicht etwa wahlweise, sondern serienmäßig angeboten.

Peugeot hat dabei den Export berücksichtigt. Gerade auch in Deutschland, wo der 504 als Aufsteiger-Wagen vom 504 her gut angekommen ist, haben sich viele einen Zweilitermotor gewünscht, der für den relativ schweren Peugeot die angemessene Motorisierung bringt.

Der Vergasermotor hat jetzt 93 statt 83 PS; dabei ist Peugeot die Ungeschicklichkeit passiert, daß man wegen 3 PS mehr rund 80 DM allein an Haftpflichtversicherung im Jahr mehr bezahlen muß. 90 PS hätten genau in die deutschen Versicherungsstufen gepaßt.

Der Einspritzmotor hat jetzt 104 statt 100 PS; kein Einfluß auf die Versicherungskosten. Beim Einspritzmotor zahlt man lediglich für mehr Hubraum eine höhere Steuer (rund 30 DM pro Jahr); er hat den gleichen Verbrauch wie bisher.

Für den 504 Vergaser/2000 zahlt man mehr Steuer, mehr Versicherung und muß nach unseren Testerfahrten einen um 0,5 Liter auf 100 km höheren Verbrauch gegenüber dem bisherigen 504 V/1800 hinnehmen. Endeffekt: 504 V/2000 und 504 E/2000 haben praktisch die gleichen Betriebskosten, der Vergaser ist in den Kosten an den Einspritzer herangerückt.



*Kopfbild: Kein äußerlicher Hinweis auf den 2000 ccm-Motor. Großes Foto oben: Neu ist der vereinfachte Handbremsgriff, Entriegelung durch Vierteldrehung (bisher durch Rastungsplatte). Voll befriedigend ist die geänderte Handbremse immer noch nicht, mit Gurten an der Grenze der Armreichweite. Gurte hatten unsere Testwagen aus der Anfangsserie noch nicht; sie sind jetzt aber serienmäßig (Gurte nach französischer Klippan-Lizenz), ebenso die heizbare Heckscheibe. Kleine Fotos unten: Vorbildliche Maß- und Sitzverhältnisse, da brauchte beim 504 nichts geändert zu werden. Serienmäßig Kopfstützen an den Vordersitzen, wahlweise Stoff- und Kunstledersitze ohne Preisunterschied lieferbar.*

## Unveränderte Preise

Peugeot hat die vergrößerten Motoren und die verbesserte Ausstattung beim 504 ab September 1970 nicht zu Preisaufschlägen benützt. Der 504 V/2000 kostet einschließlich Vorfracht (150 DM bis Auslieferungslager) und praktisch serienmäßigem Schiebedach 10 450 DM. Auf Sonderwunsch bekommt man den Wagen selbstverständlich



## Pluspunkte

- Kompakte Karosserie mit sehr guter Raumausnutzung
- Vorbildliche Türen und Sitze, bequemer Reisewagen
- Erstklassige Fahreigenschaften, sehr komfortable Federung
- Vollständige Ausrüstung und Ausstattung
- Sehr gute Belüftung, billiges Schiebedach; gute Verteilung des Heizluftstroms (auch in den Rücksitzraum), heizbare Heckscheibe jetzt serienmäßig
- Vergasermotor/93 PS: jetzt ordentliches Temperament, besonders gute Elastizität, angenehme Alltagseigenschaften
- Einspritzmotor/104 PS: sehr hohe Leistung ohne höheren Verbrauch, besonders gute Kaltlaufeigenschaften
- Modell in zweijähriger Produktionszeit gut ausgereift
- Im Verhältnis zu Leistung, Raum, Komfort und Ausstattung für beide Modelle günstiger Preis
- Auf lange Sicht keine Karosserieänderung zu erwarten
- Äußere Blankteile aus rostfreiem Stahl

auch ohne Schiebedach, Minderpreis 150 DM, muß dann allerdings eine mehrmonatige Lieferfrist hinnehmen. Derzeitige Lieferfrist ohnehin 6-8 Wochen. Für den Einspritzmotor zahlt man 1200 DM Aufpreis, kompletter Preis des 504 E/2000 mit Schiebedach also 11 650 DM.

Für beide Motoren gibt es jetzt die Getriebeautomatik, gleicher Aufpreis: 920 DM. Es ist die bekannte ZF-Automatik mit drei Gangstufen und Mittelwählhebel auf Konsole, eine sehr bewährte Automatik mit tadelloser Funktion. Gerade bei den vergrößerten Motoren ist die Automatik für den 504 empfehlenswerter als je zuvor. Der bisherige 504 V Automatik mit 83 PS-Motor war arg träge im Beschleunigen; zum bisherigen 504 Einspritzer stand die Automatik nicht im Lieferprogramm. Wir bringen in einigen Wochen einen ergänzenden 504 Automatik-Test, wenn wir beide Versionen im Vergleich gefahren haben. Auf jeden Fall lohnt es sich viel eher, den Aufpreis für die Getriebeautomatik als für die Superluxe-Ausstattung zu bezahlen, bei der man für 900 DM Aufpreis eine Polsterung aus echtem Leder bekommt und bei der das Schiebedach serienmäßig ist.

## Im Preisvergleich günstiger

Als der Peugeot 504 im Frühjahr 1969 auf den deutschen Markt kam, haben wir ihn als reichlich teuer bezeichnet. Das war er damals für einen 1800 ccm-Wagen im Konkurrenzvergleich unbedingt. Inzwischen hat sich der Preisvergleich erheblich zugunsten des 504 verändert. Er wurde nicht teurer, bekam den zur Wagengröße passenden Motor und vollständige Ausstattung. Die deutschen Konkurrenten blieben unverändert in Technik und Leistung und wurden alle teurer, der Mercedes inzwischen sogar zweimal. Preisvergleich zum 504 Vergaser:

Peugeot 504 V/2000 mit Schiebedach, einschließlich Vorfracht, 2000 ccm, 93 PS, 160 km/h Spitze, 10 450 DM

Audi 100 S Viertürer mit vergleichbarer Ausstattung, 1800 ccm, 90 PS, 160 km/h Spitze, ca. 10 300 DM

Opel Rekord 1900 L Viertürer mit vergleichbarer Ausstattung, 1900 ccm, 90 PS, 155 km/h Spitze, ca. 9500 DM

Ford 17 M 2000 S Viertürer mit vergleichbarer Ausstattung, 2000 ccm, 90 PS, 160 km/h Spitze, ca. 9500 DM

Mercedes 200 mit vergleichbarer Ausstattung, 2000 ccm, 95 PS, 160 km/h Spitze, ca. 13 200 DM.

Wir haben dabei im Preisvergleich das Stahlkurbeldach bei den Konkurrenten nicht mitgerechnet, weil es erstens viel weniger mitgekauft wird und weil die qualitative Ausführung weit aufwendiger und besser ist. Dafür bezahlt man aber auch weit höhere Aufpreise: Das Stahlkurbeldach für den Mercedes kostet 599,40 DM extra. Beim Audi 100 zahlt man 420 DM Aufpreis, beim Opel Rekord und Ford 17 M jeweils 424,04 DM.

Aber auch der Peugeot 504 Einspritzer kann im Preisvergleich sehr gut bestehen:

Peugeot 504 E/2000 mit Schiebedach, einschließlich Vorfracht, 2000 ccm, 104 PS, 170 km/h Spitze, 11 650 DM

Mercedes 220 mit vergleichbarer Ausstattung, 2200 ccm, 105 PS, 168 km/h Spitze, ca. 13 600 DM

Audi 100 LS Viertürer mit vergleichbarer Ausstattung, 1800 ccm, 100 PS, 170 km/h Spitze, ca. 10 600 DM

Opel Commodore Viertürer mit vergleichbarer Ausstattung, 2500 ccm, 120 PS, 175 km/h Spitze, ca. 11 500 DM

Ford 20 M XL 2300 S Viertürer mit vergleichbarer Ausstattung, 2300 ccm, 108 PS, 165 km/h Spitze, ca. 11 100 DM.

Opel und Ford werden wohl seltener als direkte Peugeot-Alternative angesehen werden, obwohl sie es nach Wagengröße und Preisen sind. Dabei spielt auf dem deutschen Markt auch eine Rolle, daß der Peugeot 504 E immer noch ein eher exklusiver Wagen ist; ein klares Aufsteigermodell, nicht nur stärkerer Motor mit luxuriöser Ausstattung und Unterschieden an Front und Heck à la Commodore und 20 M XL.

In den Fahrwerks- und Federungsqualitäten können die entsprechenden Ford- und Opel-Modelle mit dem Peugeot 504 bei weitem nicht mithalten; sie sind beim 504 erstklassig, bei Rekord/Commodore bzw. 17 M/20 M dagegen nur zweitklassig.

Gleichwertig in der Technik sind also nur der Audi 100 S/LS und der Mercedes 200/220. Der Peugeot 504 wird häufig von Leuten gekauft, die aus mancherlei Gründen eben keinen Audi und keinen Mercedes haben wollen. Das macht den direkten Vergleich besonders wichtig.

## Minuspunkte

- Beträchtliche Windgeräusche der Karosserie, vor allem auch durch das Schiebedach
- Scheibenwischersektoren nicht günstig angelegt, auch viel zu lautes Antriebsgeräusch
- Verarbeitung im Detail (z. B. beim Schiebedach) nicht so sorgfältig wie in dieser Preisklasse zu erwarten
- Lackqualität höchstens durchschnittlich
- Gepäckraumhöhe durch schräge Haube arg eingeschränkt
- Heckabschluß nicht im Blick (Gewöhnungssache)
- Handbremse für Fahrer mit Gurt mühsam erreichbar
- Heizwirkung trotz Verbesserung ab September 1970 immer noch nicht voll ausreichend
- Keine Zweikreisbremse
- Servicenetz in Deutschland immer noch dünn
- 93 PS-Vergasermotor ungünstig für deutsche Versicherungsklassen

## Vergleich zum Audi 100

Wir haben diese beiden Konkurrenten in einem Test in mot 12/69 gegenübergestellt. Seither hat sich die Konkurrenz-Situation geändert, zugunsten des Peugeot 504, aber ohne daß man sagen könnte, er sei gegenüber dem Audi 100 klar der bessere Kauf. Beide Wagen haben fast die gleichen Innenraummaße. 2 cm Differenz etwa in der Ellenbogenbreite hinten spielen in dieser Klasse schon keine Rolle mehr. Audi 100 wie Peugeot 504 sind bequeme Reise-Viersitzer, bei denen die Rücksitzbreite das Mitnehmen einer fünften Person auch auf langen Strecken gestattet.

Der 504 ist außen um 10 cm kürzer, auf Kosten des hinteren Karosserieüberhangs und damit der Gepäckraumlänge. Hier hat der Audi 100 im Volumen von ca. 590 statt 490 dm<sup>3</sup> ein klares Plus, wenn man darauf angewiesen ist. Aber bei starker Belastung sinkt das Audi 100-Heck beträchtlich ein, die Hinterradfederung wird spürbar härter, die Lenkung wird etwas labiler (entlastete Vorderräder, auch stark ansteigender Scheinwerferstrahl). Die Fahreigenschaften leiden dabei nicht so stark, daß man in kritische Situationen kommen muß, aber etwas Vorsicht beispielsweise bei starken Lenkkorrekturen oder beim Überfahren von Hindernissen (tiefer herabhängendes Heck) ist bei einem vollbelasteten Audi 100 schon notwendig.

Beim Peugeot 504 ist starke Heckbelastung erheblich weniger von außen zu sehen und beim Fahren zu spüren, die Hinterradfederung bleibt sehr komfortabel, nur geringe Einbuße an Bodenfreiheit. Deshalb eignet sich der Peugeot 504 auch besser als Zugwagen für Wohnanhänger, siehe unseren Fahrvergleich in mot 15/70. Mit mehr Hubraum = mehr Zugkraft ist der 504 heute im Zugwagen-Vergleich über dem Audi 100 einzustufen. Dabei ist zu vermerken, daß beim Audi jetzt die Möglichkeit besteht, für Caravan-Betrieb eine härtere Hinterradfederung zu bekommen, die das Heck unter Deichsellast weniger einsinken läßt. Auch der Vergleich der erlaubten Anhängelasten (gebremst) spricht für den Peugeot: beim Audi 100 S/LS sind 950 kg gestattet, für den 100 LS Automatic 1000 kg, für den Peugeot 504 in allen Versionen aber 1100 Kilogramm.

Der Riesen-Gepäckraum des Audi 100 ist sicher ein Vorteil, gerade für berufliche



Das hintere Stoßstangen-Mittelteil mit Gummibelag hat der Peugeot 504 schon seit April 1970, kein sicheres Kennzeichen des 504/2000 ab September 1970. Indiz für den stärkeren Motor ist jedoch die jetzt serienmäßige heizbare Heckscheibe.

Nutzung und Urlaubsfahrten. Aber das Reserverad steht beim Audi 100 weit vorn, schon fürs Luftdruckprüfen und erst recht beim Reifenwechsel schlecht zu erreichen. Dagegen hat der 504 – wie alle Peugeot – die sehr praktische Reserveradanordnung unter dem Gepäckraumboden, es klappt beim Entriegeln nach unten heraus.

Pluspunkt für den Audi 100 ist die bessere Detailverarbeitung. Auch die Werkstattversorgung und die Ersatzteilpreise sprechen für den Audi, obwohl man da natürlich die örtlichen Verhältnisse im Auge behalten muß. Immerhin wird es nach den Planungen bis Ende 1970 an die 2000 Audi-NSU-Händler geben, aber nur knapp die Hälfte Peugeot-Händler, außerdem noch regionale Unterschiede in der Peugeot-Werkstattichte.

Unterschiede gibt es selbstverständlich auch im Stil der Innenausstattung. Wir finden das Audi 100-Armaturenbrett geschmackvoller und zweckmäßiger als das Peugeot 504-Armaturenbrett. Auch hat der Audi 100 die noch besser ablesbaren Instrumente und die bessere Heizwirkung –

aber man kann im Vergleich dazu auch etliche Peugeot-Pluspunkte aufrechnen, z. B. die komplette Serienausstattung und selbstverständlich auch das zwar primitive, aber sehr billige Schiebedach.

### Vergleich zum Mercedes

Der Peugeot 504 ist oft als „französischer Mercedes“ bezeichnet worden. Der technische Unterschied ist auch gar nicht groß. Beispielsweise haben beide im Prinzip die gleiche Hinterradfederung und -federung: Schräglenker, Schraubenfedern. Gemeinsam ist beiden Wagen die schwergewichtige Bauweise: der Peugeot 504 wiegt leer 1230 kg, der Mercedes 200/220 ist noch 100 kg schwerer, durch den Längenunterschied von 20 cm zu erklären. Beide haben fast den gleichen Achsabstand (Radstand): 274 cm beim Peugeot, 275 cm beim Mercedes. Gleich ist praktisch auch die Innenraumlänge.

Spürbar ist dagegen der Unterschied in der Ellenbogenbreite, wo der Mercedes vorn ein Plus von 6 cm und hinten von 8 cm auf-

weist. Im Vergleich kann man sagen, daß der Mercedes eher ein Reise-Fünfsitzer ist. Und als Reisewagen bietet der Mercedes mit normaler Gepäckraumhaube und 580 dm<sup>3</sup> Volumen viel bessere Staumöglichkeiten als der Peugeot, bei dem die schräg abfallende Gepäckraumhaube das Unterbringen von sperrigen Gegenständen verhindert, die auf der Bodenfläche ohne weiteres Platz hätten.

Gepäckraumbelastung verschlechtert beim Mercedes 200/220 ebensowenig wie beim Peugeot 504 die Fahreigenschaften, beides sind erstklassige Wohnanhänger-Zugwagen. Für den Mercedes gibt es außerdem eine Niveauregulierung der Hinterachse (510,60 DM Aufpreis), die auch bei schweren Wohnwagen ein Einsacken des Hecks verhindert. Ihr Kauf lohnt auch bei ständiger Ausnutzung des Mercedes-Gepäckraums, aber nur dann: Bei unbelastetem Heck ist die Hinterradfederung spürbar härter.

Im technischen Rang sind Mercedes und Peugeot absolut gleichwertig. Beide bieten erstklassige Straßenlage und Federung.



...gibt es nur bei BARDAHL!

Echte BARDAHL-Erzeugnisse werden nur unter dem international anerkannten und eingetragenen BARDAHL-Warenzeichen vertrieben – in Deutschland wie in 70 weiteren Ländern auf der ganzen Welt. Diese BARDAHL-Produkte erleichtern Ihrem Auto das Leben:

### BARDAHL OIL ADDITIVE

vermindert die Reibung im Motor bis zu 40%.  
(Hierfür haben Sie früher BARDAHL BA 11 verwendet.)

### BARDAHL SPECIAL DUTY

senkt auch bei älteren Motoren den Ölverbrauch bis auf ein Minimum. (Hierfür haben Sie früher BA 215 oder NSD verwendet.)

Original BARDAHL-Produkte erhalten Sie bei Ihrem Fachhändler.

### BARDAHL TOP OIL

Obenöl als Zusatz für Benzin und Diesel reinigt und schmiert die oberen Teile des Motors, die vom Motoröl nicht erreicht werden. (Hierfür haben Sie früher BK 24 verwendet.)

### BARDAHL T&D

vermindert Reibung und Geräusche im Getriebe und Differential. (Hierfür haben Sie früher BA 18 verwendet.)

Der Peugeot federt noch etwas weicher auf starken Unebenheiten, dafür läuft der Mercedes noch eine Spur besser geradeaus, aber wirklich nur eine Spur. Von Seitenwindempfindlichkeit oder unsauberem Kurvenverhalten ist auf so hohem technischen Niveau ohnehin nicht die Rede.

Ein ganz klares Peugeot-Plus ist die wirklich komplette Serienausstattung. Der 504 hat vieles serienmäßig, was man beim Mercedes 200/220 extra bezahlen muß: Gürtelreifen, heizbare Heckscheibe, Kopfstützen für die Vordersitze, Sicherheitsgurte vorn, Türkontakte für Innenbeleuchtung; auch hinten, Schloß für den Handschuhkasten. Bei vergleichbarer Ausstattung beträgt die Preisdifferenz zwischen Peugeot 504 V/2000 und Mercedes 200 immerhin rund 2800 DM, zwischen Peugeot 504 E/2000 und Mercedes 220 auch noch rund 1800 DM.

Natürlich bietet der Mercedes für seinen beträchtlichen Mehrpreis auch handfeste Vorzüge. Die größten sind der viel bessere Wiederverkaufswert und die erheblich sorgfältigere Verarbeitung im Detail. Bei den Gebrauchtwagenpreisen zeigt sich bei gleichwertigen Wagen, daß man den Mercedes-Mehrpreis vom Zweitkäufer wiederbekommt, während gebrauchte Peugeot 504 einigermaßen gut, aber nur zu entsprechend geringeren Preisen wieder loszubringen sind.

Die Mercedes-Karosserie ist erheblich ruhiger, kaum Windgeräusche auch bei sehr hohem Autobahntempo. Im Peugeot 504 übertönt die Karosserie schon bei ca. 120 km/h den Motor beträchtlich; Radiohören ist bei schnellem Autobahnfahren im Mercedes ein Vergnügen, im Peugeot eher eine Qual. Ein Gutteil dieser Windgeräusche geht sicherlich auf Kosten des Schiebgedachs, während beim Mercedes-Schiebgedach (für vierfachen Aufpreis!) hier nicht die geringste Kritik anzumelden ist.

Auch in Alltagsannehmlichkeiten müssen wir dem Mercedes mehr Praxisnähe zugestehen. Entschieden besser ist die Heizung. Er hat auch die besseren und leiseren Scheibenwischer mit praktischer Ein-/Aus-schaltung mit Fingertaste am linken Lenksäulenhebel. Aber der Peugeot 504 hat jetzt elektrische Scheibenwascherpumpe mit Finger-Schnellbetätigung bekommen, während der Mercedes weiterhin Wischer-/Wascherkombination mit nicht ganz so praktischer Fußpumpe aufweist.

In anderen Dingen stehen sich beide Wagen nicht nach, z. B. in den reichlichen Ablagemöglichkeiten oder in der Tatsache, daß man die Gepäckraumhaube auch mal ohne Schlüssel öffnen kann. Besser ist beim Mercedes der Karosserieschutz mit seitlichen Gummierleisten und Gummibelag über die ganze Stoßstangenbreite. Dagegen ist die seitlich etwas mehr ausgebauchte Peugeot-Karosserie gegen kleine seitliche Dellen ungeschützt. Vergleichsweise wirken Stil und Farben der Mercedes-Ausstattung karg und düster; beim Peugeot glitzert das Armaturenbrett vielleicht etwas zu viel, aber die Sitzstoffe sind entschieden freundlicher, ohne deswegen empfindlicher zu sein.

Beim Mercedes gibt es wahlweise Lenkrad- und Mittelschaltung zum gleichen Preis, beim Peugeot nur die (sehr gute) Lenkradschaltung. Für gleiche Handlichkeit sollte man zum Mercedes die Servolen-

kung für 516,15 DM Aufpreis nehmen (erheblich direktere Lenkung). Beim Peugeot bekommt man keine Servolenkung und vermißt sie eigentlich nur, wenn es ums Herausrangieren aus engen Lücken geht, wo beträchtliche Lenkkräfte notwendig werden. Aber: der Audi 100 hat eine viel leichtgängigere Lenkung, ohne daß sie weniger präzise wäre.

## 504 V oder 504 E?

Die Frage, ob Vergaser oder Einspritzer, wird vor allem vom überwiegenden Fahrbetrieb abhängen. Natürlich lohnt die spürbare Mehrleistung unbedingt den Einspritzer-Aufpreis von 1200 DM, wenn man beim Neukauf weniger Rücksicht darauf nehmen muß; das Betriebskostenniveau ist ohnehin gleich. Der 504 E lohnt vor allem bei häufigen Langstreckenfahrten.

Äußerlich erkennt man das stärkere Modell nur am Schriftzug „Injection“ links am Heck. Außerdem hat der neue 504 E Halogenfernlicht bekommen, im gleichen Scheinwerfergehäuse, ähnlich 304 Coupé/Cabrio. Wir hätten uns stattdessen eher Doppel-

scheinwerfer mit Halogenabblend- und -fernlicht gewünscht – der 504 E hätte damit auch mehr Überholrespekt.

Der 93 PS-Vergasermotor ist erheblich spritziger als der bisherige 83 PS-Vergasermotor, siehe den Zahlenvergleich auf Seite 44 unten, aber auch etwas lauter (doch nicht rauher). Bei höheren Geschwindigkeiten, über 120 km/h, spielt das jedoch keine Rolle mehr, weil dann die beträchtlichen Windgeräusche der Karosserie den Motor ohnehin übertönen.

Jedoch hat sich der Leistungsabstand von Vergaser- zu Einspritzmotor nicht verringert. Dabei darf man nicht so sehr die Mehrleistung von 10 bzw. 4 PS beachten, sondern den Anstieg des Drehmoments (= Zugkraft), wo der 504 E im ganzen Drehzahlbereich deutlich über dem 504 V liegt. Die Mehrleistung zeigt sich beim Beschleunigen wie im Durchzugsvermögen am Berg, vor allem bei voller Belastung. Das bringt auf Langstrecken einen spürbaren Zeitgewinn, ohne daß der Verbrauch ansteigt. Wir hatten im Test exakt den gleichen Verbrauch bei beiden 504-Modellen.



Viel Gepäckraumbodenfläche, aber durch schräge Haube abfallende Ladehöhe im hinteren Teil.



93 PS-Vergasermotor: Sehr gute Zugänglichkeit zu allen Teilen. Rechts vorn die Einstellmöglichkeit der Scheinwerfer nach Wagenbelastung.



104 PS-Einspritzmotor: ebenfalls gute Zugänglichkeit, z. B. zu Ölpeilstab und Batterie. Beachtenswert die selbsttätige Arretierung der Motorhaube, auch in dieser Klasse leider keine Selbstverständlichkeit mehr.

## Preise, Kosten

504 Vergasermotor, Limousine, viertürig	10 150.— DM
504 SL Vergasermotor, Limousine, viertürig	11 200.— DM
504 Einspritzer, Limousine, viertürig	11 350.— DM
504 SL Einspritzer, Limousine, viertürig	12 400.— DM
Stahlschiebedach für 504 (serienmäßig bei SL)	150.— DM
Automatik	920.— DM
(Vorfracht bis Auslieferungslager 150 DM)	

	Ver-gaser	Ein-spritzer
Jahressteuer	288.—	288.—
Kfz-Haftpflichtversicherung ca. Feste Jahreskosten mit Nebenkosten ohne Wertverlust ca.	621,60	621,60
Voraussichtlicher Wertverlust pro Jahr während der ersten drei Jahre	1600.—	1800.—
Feste Jahreskosten mit Wertverlust	2760.—	2960.—

Laufende Kosten pro 100 km:	8,15	7,85
Kraftstoff	0,55	0,55
Öl	1,70	1,95
Reifen	5,90	6.—
Werkstatt	16,30	16,35

Monatliche Betriebskosten ohne (in Klammern mit) Wertverlust bei:	300.—	301.—
15 000 Jahreskilometern	(434.—)	(451.—)
20 000 Jahreskilometern	367.—	370.—
	(500.—)	(520.—)

Kosten pro Kilometer ohne (in Klammern mit) Wertverlust bei:	Pf	Pf
15 000 Jahreskilometern	24,0	24,1
	34,7	36,1

## Verbrauch

Superkraftstoff	504 V	504 E
Liter/100 km	10,3–11,2	9,9–11,3
Langstrecke zügig	11,9–14,3	11,7–14,4
Langstrecke scharf	12,2–14,8	12,4–14,6
Kurzstrecke/Stadt	12,9	13,0
Mittel/Testdurchschnitt		
Ölverbrauch im Test	nicht meßbar	nicht meßbar