

peugeot504.info

mot

E 5939 D

26

mot auto-kritik

jetzt vereinigt mit



mr

motor

Rundschau + Kritik

Nr. 26

DM 1,50

Belgien FB 20,—, Dänemark dkr 3,80, Finnland Fmk 1,70
Frankreich FF 2,40, Italien L 270,—, Kanada c \$ —,90
Luxemburg lfr 20,—, Niederlande hfl 1,60, Norwegen nk
(inkl. moms.) 3,50, 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

26. 12. 1970

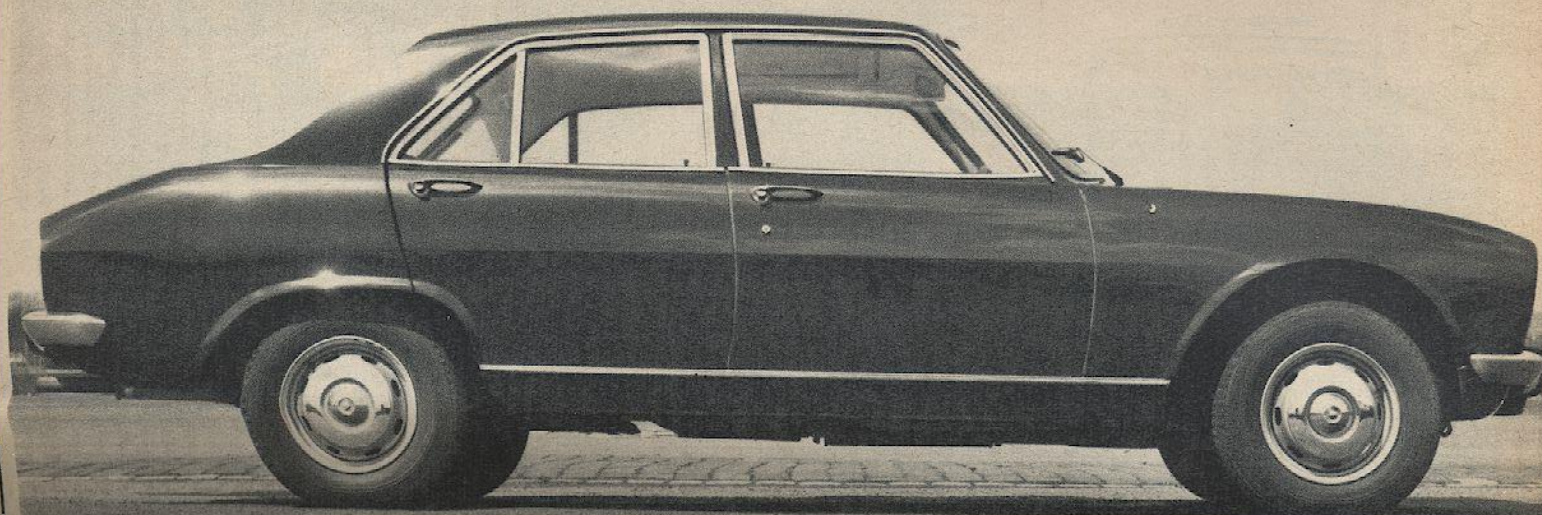
16. Jahrgang

AUTOS 1971

Neue Preise Daten Meinungen



Test Audi 100 Coupé



Fahrbericht Peugeot 504 Diesel

Beim Benzin-Mercedes 200/220 kann es passieren, daß man vom Tankwart automatisch an die Dieselpfapsäule weitergewinkt wird – so sehr ist der Begriff Diesel mit Mercedes verbunden (unverändert ein Drittel der Gesamtproduktion).

Bei einem Peugeot ist es anders – da wird man eher von der Dieselpfapsäule weggeschickt. Der 404 Diesel ist kaum bekannt, der 204 Diesel noch viel weniger, der 504 Diesel wird erst seit einem knappen Vierteljahr gebaut.

Wir fahren für einige Stunden den ersten 504 Diesel in Deutschland. Die Auslieferung beginnt im Frühjahr 1971, erst dann wird der deutsche Preis genannt. Wir rechnen mit einem Aufpreis von ca. 1600 DM, Gesamtpreis des 504 Diesel also knapp 12000 DM. Selbstverständlich wird der 404 Diesel weitergebaut. Hier einige Vergleichszahlen:

	404 D	504 D
Peugeot		
Hubraum ccm	1948	2112
Leistung PS bei U/min	57/4500	65/4500
Größtes Drehmoment		
mkg bei U/min	11,4/2500	12,6/2000
Leergewicht kg	1150	1280
= kg pro PS	20,2	19,7
Spitze km/h	128	135
0–100 km/h sec	26,0	26,0
Verbrauch l/100 km	9,0	10,5
Preis DM	10350	12000

Die Motorvergrößerung für den 504 D (er wird in gedrosselter Ausführung auch im J 7-Lieferwagen eingebaut) war also notwendig, um dem größeren und schwereren 504 D das gleiche Temperament wie dem 404 D zu geben. Der 504 D bietet höhere Spitze, mehr Zugkraft am Berg, er-

heblich mehr Innenraum, gleiches Gepäckraumvolumen und auch viel bessere Straßenlage bei gleichem Komfort. Keine Frage, daß der 504 D den 404 D zurückdrängen wird.

Viel macht das nicht aus: 1969 wurden in Deutschland 706 Peugeot 404 (einschließlich Kombi) zugelassen, mit regionalen Schwerpunkten – gegen insgesamt 50460 Mercedes 200 D/220 D.

Mercedes-Diesel leiser und lahm

Die entsprechenden Vergleichszahlen für Mercedes	200 D	220 D
Hubraum ccm	1988	2197
Leistung PS bei U/min	55/4200	60/4200
Größtes Drehmoment		
mkg bei U/min	11,5/2400	12,8/2400
Leergewicht kg	1360	1370
= kg pro PS	24,7	22,8
Spitze km/h	130	135
0–100 km/h sec	31,0	28,2
Verbrauch l/100 km	10,0	10,5
Preis ab DM	13265	13686

Der 404 D und der 504 D beschleunigen also etwas besser als der 220 D, beide laufen ihm am Berg (durch das geringere Gewicht) etwas davon. In der Spitze entspricht der 404 D dem 200 D und der 504 D dem 220 D. Bei der Probefahrt konnten wir uns mehrfach davon überzeugen. Ein 220 D-Fahrer schaffte es trotz aller Vollgaskünste nicht, nach einer Autobahnbaustelle mit 60 km/h den 504 D zu halten, kam aber nachher mit Vollgas wieder etwas näher.

Als Reisewagen bietet der Mercedes-Diesel aber erheblich bessere Geräuschdämpfung zwischen Motor- und Innenraum;

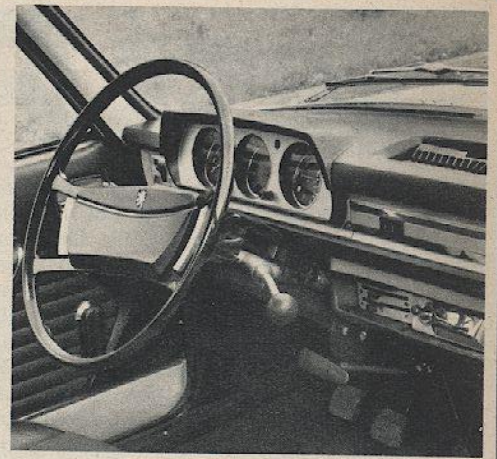
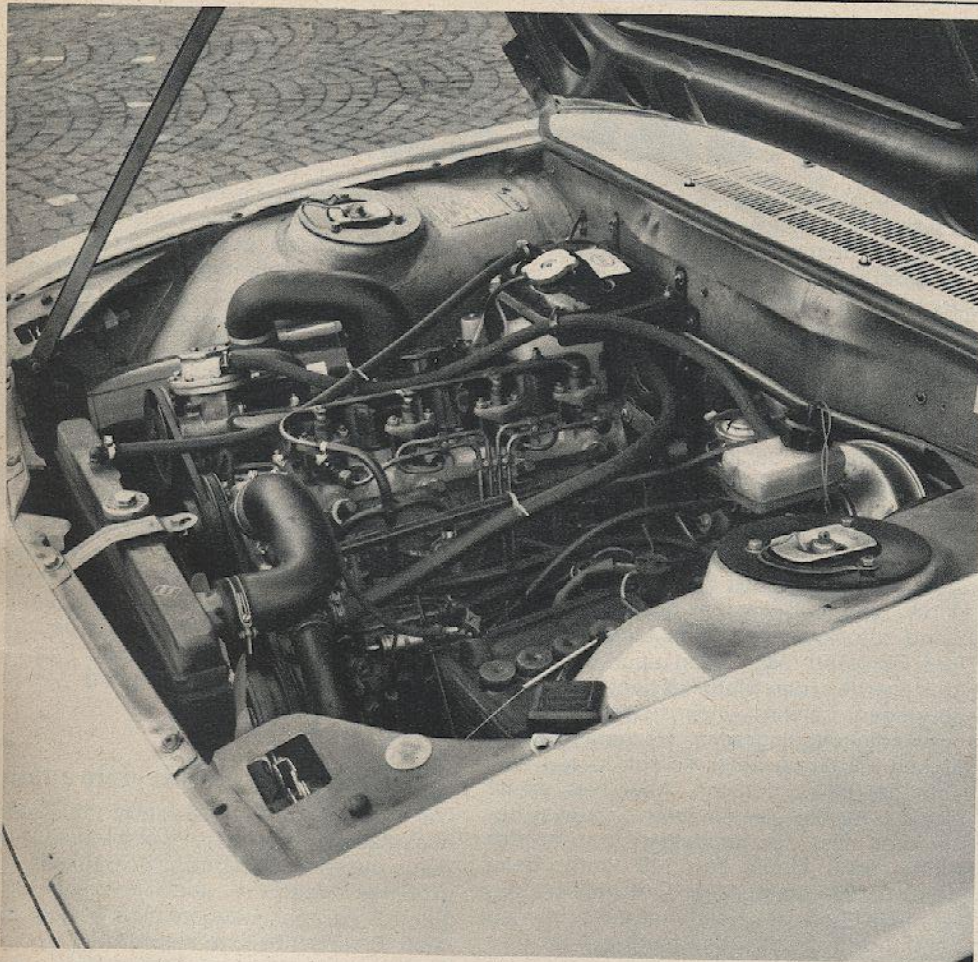
beim 504 D ist gegenüber dem 404 D in diesem Punkt kein Fortschritt zu spüren. Im Leerlauf ist der 504-Dieselmotor innen ebenfalls lauter als der 200 D/220 D-Motor. Außen hört man bei beiden das gleiche nagelnde Geräusch, das in nächtlichen Wohngebieten buchstäblich auf den Wecker fällt.

Einfache Diesel-Bedienung

In Armaturenbrettmitt (Foto rechts oben) hat der 504 D eine doppelseitige Drucktaste für Vorglühen und Anlassen. Die Taste liegt viel besser zur Hand als der Glüh-/Anlaßzugknopf beim Mercedes-Diesel direkt vor der Lenksäule. Vorglühen war tagsüber bei unserer Probefahrt selbst nach einstündiger Pause nicht notwendig. Abgestellt wird der Motor mit Zughebel links von der Lenksäule (wie beim 204 D), der Lenkschlüssel springt automatisch zurück. Gut erreichbarer Drehknopf zur Leerlaufverstellung rechts von der Lenksäule. Auch die Zugänglichkeit des Motors (siehe Foto) ist tadellos.

Die Sicherheitsreserven des 504-Fahrwerks werden sogar vom 504 E mit 104 PS nicht strapaziert, mit dem 65 PS-Diesel kann man sie bei weitem nicht ausnutzen – eine Parallele zum Mercedes, ein Optimum an Fahrsicherheit. Zügiges Fahren, um in Kurven möglichst keinen Schwung zu verlieren, stellt im 504 D keine Probleme.

Der 504-Dieselmotor riegelt bei 4750 U/min ab. Abriegeln ist Tempoverlust, also muß man für beste Beschleunigung früher hochschalten. Bei 4500 U/min (wie beim Mercedes) liegen die günstigsten Ganganschlüsse, siehe unser Diagramm.



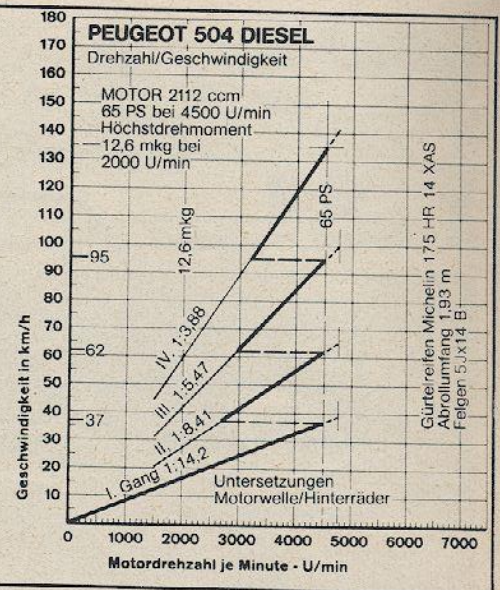
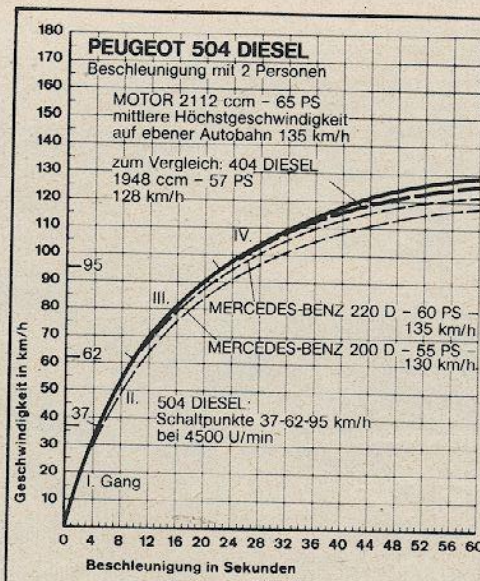
Kosten	504 Diesel	Vergaser
Jahressteuer	316,80	288,— DM
Kfz-Haftpflicht (71) durchschnittlich ca.	594,—	704,— DM
Feste Jahreskosten einschließlich Nebenkosten ohne Wertverlust	1160,—	1240,— DM
Wertverlust voraussichtlich pro Jahr während der ersten drei Jahre ca.	1800,—	1500,— DM
Feste Jahreskosten mit Wertverlust ca.	2960,—	2740,— DM
Laufende Kosten pro 100 km:		
Kraftstoff	5,70	8,20 DM
Öl	0,60	0,60 DM
Reifen	1,65	1,90 DM
Werkstatt	5,75	5,85 DM
	13,70	16,55 DM

Monatliche Betriebskosten ohne (in Klammern mit) Wertverlust bei:	504 Diesel	Vergaser
15 000 Jahreskilometern	268,— (418,—)	310,— (435,— DM)
20 000 Jahreskilometern	325,— (475,—)	380,— (504,— DM)
30 000 Jahreskilometern	440,— (606,—)	517,— (654,— DM)

Kosten pro Kilometer ohne (in Klammern mit) Wertverlust bei:	504 Diesel	Vergaser
15 000 Jahreskilometern	21,4 (33,4)	24,8 Pf (34,8 Pf)

Gegenüber den Mercedes-Dieseln hat der Peugeot den Vorteil des niedrigeren Anschaffungspreises. Im Wertverlust wird sich das jedoch kaum bemerkbar machen, da gebrauchte Mercedes wesentlich höher eingeschätzt werden.

Kleiner Vorteil des Mercedes 200D in der Hubraumsteuer, vor allem aber in der Versicherungsklasse. Klasse bis 55 PS nach unserer Durchschnittsrechnung zukünftig ca. 484 DM jährlich und 60 PS ca. 534 DM jährlich. Unterschiede in den laufenden Kosten gleichen sich etwa aus.



mot-Gesamturteil

Text und Fotos: E. Männer
Kosten: K. Freund

Schon durch die begrenzte Lieferzahl kann der Peugeot 504 D keinen Durchbruch gegen den Mercedes-Diesel schaffen, der Motor ist auch weniger lauf ruhig. Für Peugeot-Interessenten, die gern Diesel fahren würden, ist der 504 D jedoch eine begrüßenswerte Neuerscheinung, ebenso sparsam und fahrsicher wie der Mercedes und mit deutlich mehr Temperament.