

peugeot504.info

auto motor und sport

E1418D

Frankfurt Mercury
Heft 18 30. August 1969 DM 1.50

Belgien bfr 24.-, Dänemark dkr 4.20, Finnland Fmk 2.10, Frankreich FF 2.50, Italien LIT 300, Luxemburg Lfr 21.-, Niederlande hfl 1.90, Norwegen nkr 3.-, Österreich S 12.-, Schweden skr (inkl. moms.) 2.85, Schweiz sfr 1.70, Spanien Pta 35.-, USA \$ -60. Printed in Germany

Was taugt der VW 411 ?

Großer 30 000 km - Dauertest



Geprüft: Neue Gürtelreifen Sportwagen - Vergleichstest 2. Teil

kurz test

auto motor und sport

Peugeot 504 Automatik

Milde Sorte

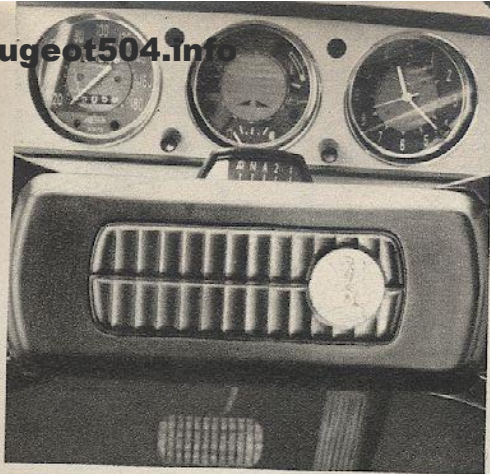
Es hieße Käfer nach Wolfsburg tragen, wollte man an dieser Stelle noch einmal die Qualitäten des Peugeot 504 würdigen. Das ist in den Testberichten in Heft 7/69 (Vergaserversion) und in Heft 12/69 (Injection) bereits ausführlich geschehen; dort wurde dem sympathischen Franzosen bescheinigt, daß er bei kompakten Außenmaßen über ein geräumiges Interieur verfügt, daß er einen hervorragenden Fahr- und Sitzkomfort zu bieten hat, daß er sichere Fahreigenschaften aufweist, daß er leicht zu bedienen ist — kurzum: daß er zu den besten europäischen Mittelklassewagen zu rechnen ist. Anlaß zur Kritik boten einige Detailmängel an der Karosserie, die indirekte Lenkung sowie das nur mittelmäßige Leistungsangebot bei der Vergaserversion. In dieses Bild kann lediglich das automatische Getriebe, mit dem der 504 (allerdings ausschließlich die Vergaserversion) auf Wunsch ausgerüstet werden kann, einige neue Aspekte bringen, weshalb hier in der Hauptsache davon die Rede sein soll, wie die Automatik mit dem Charakter des 504 harmoniert.

Ein Wandler und drei Gänge

Peugeot verwendet im 504 das vollautomatische ZF-Getriebe vom Typ 3 HP 12, das speziell für Mittelklassewagen mit 1,5 bis 2,5 Liter Hubraum entwickelt wurde und sich durch einen besonders guten Wirkungsgrad auszeichnet. Es besteht aus der Kombination eines hydrodynamischen Drehmomentwandlers (Prinzip Föttinger) mit einem Dreigang-Planetenradgetriebe, wobei die automatische Gangschaltung über hydraulisch betätigte Lamellenkupplungen erfolgt. Im Gegensatz zum 404 Automatik mit fünf Wählhebelstellungen findet man im 504 deren sechs: drei Fahrstufen für Vorwärtsfahrt (A, 2, 1), eine Fahrstufe für Rückwärtsfahrt (AR), Neutralstellung (N) und Parksperre (P). Eine Anlaßsperre sorgt dafür, daß der Motor nur in den Wählhebelstellungen N und P angelassen werden kann. In Stellung A werden alle drei Vorwärtsfahrstufen automatisch geschaltet, wobei sich die Schaltpunkte nach der Gaspedalstellung richten: Zwischen 15 km/h (1/4

Gas) und 61 km/h (Kick-Down) schaltet die Automatik von der ersten in die zweite Fahrstufe und zwischen 25 und 101 km/h von der zweiten in die dritte. Die Rückschaltpunkte liegen etwas niedriger: von der dritten in die zweite Fahrstufe zwischen 23 und 97 km/h, von der zweiten in die erste zwischen 12 und 53 km/h. In Stellung 2 bleibt die dritte Fahrstufe gesperrt — eine Möglichkeit, von der man bei Gebirgsfahrten oder auf kurvenreichen Landstraßen Gebrauch machen kann, um ein ständiges Hin- und Herschalten zwischen zweitem und drittem Gangbereich zu vermeiden. In Stellung 1 schließlich sind die zweite und dritte Fahrstufe gesperrt, was bei sehr steilen Steigungen und Gefällen oder bei längerer Kolonnenfahrt nützlich sein kann. Wenn man die einzelnen Fahrstufen von Hand schaltet, lassen sich die unteren beiden bis 67 km/h bzw. bis 113 km/h ausfahren. Da das Schalten von Hand jedoch kaum der Sinn einer Automatik sein kann, wird man sich im normalen Fahrbetrieb fast immer mit der Stellung A begnügen.





**kurz
test**
auto
motor
and
sport

Peugeot 504 Automatik

FORTSETZUNG

Die Anzeigeskala für die einzelnen Wahlbereiche der Automatik ist auf der Lenksäule so ungünstig placiert, daß sie nur selten im Blickfeld des Fahrers liegt; zumeist wird sie von der breiten Polsternabe des Lenkrads verdeckt (links).

FOTOS: WEITMANN, REUTER (1)

gen, zumal man die Schaltpunkte mit dem Gaspedal beeinflussen und durch Kick-Down (volles Durchtreten des Gaspedals) im Bedarfsfall einen niedrigeren Gangbereich „holen“ kann.

Die verschiedenen Bereiche der Automatik werden mit einem Wählhebel am Lenkrad eingelegt, der mit dem Schalthebel des mechanisch geschalteten 504 identisch ist. Eine Anzeigeskala auf der Lenksäule soll dem Fahrer die optische Kontrolle über die jeweils eingeschaltete Fahrstufe ermöglichen. Leider kann sie das nicht immer, denn sie ist so ungünstig placiert, daß sie meistens von der dick gepolsterten Lenkradnabe verdeckt wird. Selbst großgewachsene Piloten müssen sich – sofern sie eine entspannte Sitzposition einnehmen – vorbeugen, um beachtliche Wahlmanöver zu kontrollieren.

Entspanntes Fahren

Da der Peugeot 504 ohnehin ein leicht bedienbares und mühelos zu fahrendes Automobil ist, wird der Eindruck bequemer Fortbewegung durch die Automatik noch verstärkt. Sie paßt ausgezeichnet zu dem ausgeprägten Komfort-Charakter des Wagens und harmoniert gut mit dem leise und kultiviert laufenden Motor. Die Schalt- rücke sind relativ weich, lediglich in Kick-Down-Stellung werden sie deutlicher spürbar. Allerdings handelt es sich dabei zum großen Teil um einen akustischen Eindruck, denn wenn man die unteren Gangbereiche voll ausdreht, hört man dem Motor einfach an, wie sehr er sich Mühe gibt, einen zufriedenzustellen. Trotzdem kann ihm das – zumindest rein zahlenmäßig – nicht gelingen: Der Testwagen übertraf die Vergaserversion mit mechanischem Getriebe zwar in der Höchstgeschwindigkeit mit 159,0 km/h um fast 3 km/h, war ihr in der Beschleunigung jedoch deutlich unterlegen: Er beschleunigte von 0 auf 100 km/h in 20,5 s (gegenüber 15,7 s mit mechanischem Ge-

triebe) und benötigte für den Kilometer mit stehendem Start 40,1 s (36,7 s). Da diese Werte noch unter den Werksangaben liegen – Peugeot nennt für den stehenden Kilometer 38,7 s –, darf man annehmen, daß sie im Schnitt der Serie etwas günstiger ausfallen. Jedenfalls kann man den 504 Automatik keineswegs zu den temperamentvollen Autos zählen, für ein Auto dieser Klasse sind seine Sprinterqualitäten sogar äußerst mager. Bei einem Gewicht von über 1200 kg können 83 PS aus 1,8 Liter Hubraum – zumal in Verbindung mit einer zusätzlich Kraft kostenden Automatik – einfach keine Wunder vollbringen.

Das relativ hohe Gewicht des Wagens wirkt sich naturgemäß auch auf seinen Benzindurst aus: Der Testverbrauch belief sich auf 14,7 Liter/100 km – ein Wert, der für diese Größenklasse durchaus noch als angemessen, nicht jedoch als niedrig angesehen werden kann. Dabei betrug der durch die Automatik bedingte Mehrverbrauch gegenüber dem

Vergaser-504 mit mechanischem Getriebe rund 1 Liter/100 km.

Da das Beschleunigungsvermögen des 504 Automatik den Meßwerten nach eher enttäuschend wirkt, ist es um so erstaunlicher, daß sich diese Leistungsschwäche im alltäglichen Fahrbetrieb nur selten störend bemerkbar macht. Der sanfte Motor und die weich arbeitende Automatik vermitteln stets den Eindruck flüssigen und mühelosen Fortkommens. Daraus wiederum resultiert eine ruhige und trotzdem zügige Fahrweise, die bei der heutigen Verkehrsdichte einiges zur Nervenschonung beitragen kann. Die Annehmlichkeiten eines solchen entspannten Fahrens lassen den Mehrpreis von DM 920,-, den Peugeot für die Automatik verlangt, durchaus gerechtfertigt erscheinen – jedenfalls für Leute, die auf Komfort und Bequemlichkeit mehr Wert legen als auf überdurchschnittliche Fahrleistungen.

Fritz Reuter

MESSWERTE PEUGEOT 504 AUTOMATIK

FAHRLEISTUNGEN

Höchstgeschwindigkeit	159,0 km/h
Beschleunigung (auf effektive Geschwindigkeiten, vollgetankt, 2 Personen):	
0 bis 40 km/h	4,8 s
0 bis 60 km/h	8,2 s
0 bis 80 km/h	13,3 s
0 bis 100 km/h	20,5 s
0 bis 120 km/h	34,0 s
400 m mit stehendem Start	21,5 s
1 km mit stehendem Start	40,1 s

VERBRAUCH

(Superbenzin)	
Autobahn Schnitt ca. 120 km/h	13,2 L/100 km
Autobahn Schnitt ca. 135 km/h	15,3 L/100 km
Landstr. Schnitt ca. 70 km/h	13,2 L/100 km
Landstr. Schnitt ca. 85 km/h	15,6 L/100 km
Kurzstrecke	12,0 – 14,0 L/100 km
Testverbrauch	14,7 L/100 km

INNENGERÄUSCH

Leerlauf im Stand	52 Phon (dBA)
Bei 50 km/h	63 Phon (dBA)
Bei 80 km/h	67 Phon (dBA)
Bei 100 km/h	73 Phon (dBA)
Bei 120 km/h	78 Phon (dBA)
Bei 140 km/h	81 Phon (dBA)

PREISE

Limousine viertürig mit Automatik	DM 10 278,—
Schweiz:	
Limousine viertürig mit Automatik	sfr 14 300,—
Österreich:	
Limousine viertürig mit Automatik	öS 93 500,— (+ 10%)