

# auto motor und sport

Heft 12 7. Juni 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

## KAUFSPIEGEL Autos von 3000 bis 5000 Mark



## Großer Vergleichstest

Fiat 124 S · Ford Escort GT  
Opel Kadett LS  
Peugeot 204 · Simca 1100



Peugeot-Automobile werden in Deutschland gern als die „Französischen Mercedes“ apostrophiert. Dieser wohlwollende Vergleich rührt nicht zuletzt daher, daß die sonst recht konservative französische Automobilfirma, die im Ruf besonderer Solidität steht, als erste und bisher einzige ihres Landes neben den Vergasern auch die Benzineinspritzung (Fabrikat Kugelfischer) zur Gemischaufbereitung heranzog. So kann man – wie schon den 404 – das derzeitige Spitzenmodell des Hauses, den Peugeot 504, sowohl in der etwas durchzugsschwachen Vergaserversion als auch mit dem leistungsstärkeren Einspritzmotor erwerben. Für das im übrigen nahezu identische Auto steht ein horrender Aufpreis von 1200 Mark zu Buche. Wie in der Automobilbranche üblich, muß der Kunde das prestigeträchtige SE, E oder in diesem Fall „Injection“ ziemlich teuer bezahlen. Allerdings bietet die Einspritzung bei Peugeot dafür eine Mehrleistung von 17 PS, einen

wesentlich günstigeren Drehmomentverlauf und im Durchschnitt einen wirtschaftlicheren Betrieb. Daß der Peugeot 504 Injection damit in eine Preisklasse gerückt ist, die hierzulande schon als recht teuer gilt, ist einer der Wermutstropfen, die man dafür in Kauf nehmen muß.

#### Kein Renner

Wer in den 504 Injection steigt und auf Grund der 100 PSspektakuläre Fahrleistungen erwartet, sieht sich getäuscht. Die Einspritzung mit ihrer deutlichen Mehrleistung macht aus dem relativ schweren Komfortauto keinen Renner, was auch bei Betrachtung des nicht allzu üppigen Leistungsgewichts ohne weiteres einzusehen ist. Immerhin vermag der im Verhältnis zur Wagengröße etwas hubraumschwache Vierzylinder dem Auto ganz respektable Beschleunigungswerte abzutrotzen, und einmal in Schwung, kann man mit dem Peugeot

504 Injection sehr hohe Reisedurchschnitte ohne Anstrengung realisieren, wobei man freilich die Motorleistung voll einsetzen muß. Auch die Höchstgeschwindigkeit von knapp 170 km/h ist in diesem Rahmen durchaus befriedigend, wenn es auch eine Weile dauert, bis sie erreicht ist. Etwas schwer tut sich der Motor an langen Steigungen und bei voll beladenem Wagen, so daß der Wunsch nach etwas mehr Hubraum und höherer Leistung nicht immer unterdrückt werden kann.

Die mechanische und akustische Laufruhe des Motors ist in allen Betriebsphasen gut, obwohl auch hier schon die durch die hohe spezifische Triebwerksbelastung und den längeren Hub bedingten Grenzen deutlich werden. So weich wie der 1,6 Liter im 404 läuft der größere Motor nicht, wenn man ihn auch zu den kultiviertesten Vierzylindermotoren rechnen muß, die heute gebaut werden.

Das weiche, gleichmäßige Einsetzen der



## Peugeot 504 Injection

# Le Confortable



Leistung, der einwandfreie Kaltlauf und die wesentlich bessere Drehfähigkeit sind zweifellos das Ergebnis der exakteren Gemischdosierung durch die Einspritzanlage. Auch der Verbrauch profitiert davon und bleibt selbst bei längeren Vollgasfahrten unter 15 Liter/100 km. Obwohl man mit dem 504 Injection in der Regel zügiger und rascher fährt als mit dem Vergasermotiv, wird man im Durchschnitt nach unserer Erfahrung mit weniger Benzin auskommen. Erfreulich ist dabei noch der reichlich bemessene Tankinhalt, der normalerweise einen Aktionsradius von weit über 400 km gestattet.

### Karosserie mit Schattenseiten

Nicht ganz dem guten Image von Peugeot entspricht die Karosseriequalität, die wir bereits bei unserem ersten 504 Testwagen bemängelt haben (Heft 7/69). Abgesehen von dem geschmacklos gestalteten Arma-

turenbrett und dem unförmigen Lenkrad bilden Stahlschiebedach und Türfenster eine stete Quelle des Ärgers. Bei hohen Geschwindigkeiten lassen sich die Seitenfenster nicht schließen; das Schiebedach rauscht, auch wenn es nicht aus der Führungsschiene gesprungen ist, wie eine Windmaschine. Der Verstellhebel der sonst überdurchschnittlich guten Sitze sind unmöglich plaziert, die Bodenteppiche lösen sich seitlich, so daß häßliche Isoliermatten zum Vorschein kommen, und ein rechts neben der Lenksäule montierter „Knie-spalter“-Teil des Handbremshebelträgers ist im Zeitalter des Sicherheitsdenkens eine gefährliche und zudem unnötige Fehlleistung.

An den merkwürdigen Peugeot-eigenen Lichtschalter an der Lenksäule kann man sich nach einiger Übung gewöhnen, zumal der 504 Injection durch hervorragendes Fernlicht (Cibié-Halogen) versöhnt. Weniger schön sind die schwergängigen Hei-

zungs- und Lüftungshebel, mit denen sich außerdem der Luftdurchsatz nur grob dosieren läßt. Die Direktbelüftung des Fußraumes hingegen durch seitliche Klappen ist im Sommer eine feine Sache, zumal

### Vorzüge:

- Laufruhiger, elastischer Einspritzmotor
- Geringer Verbrauch
- Hervorragender Federungskomfort
- Sehr gute Sitze

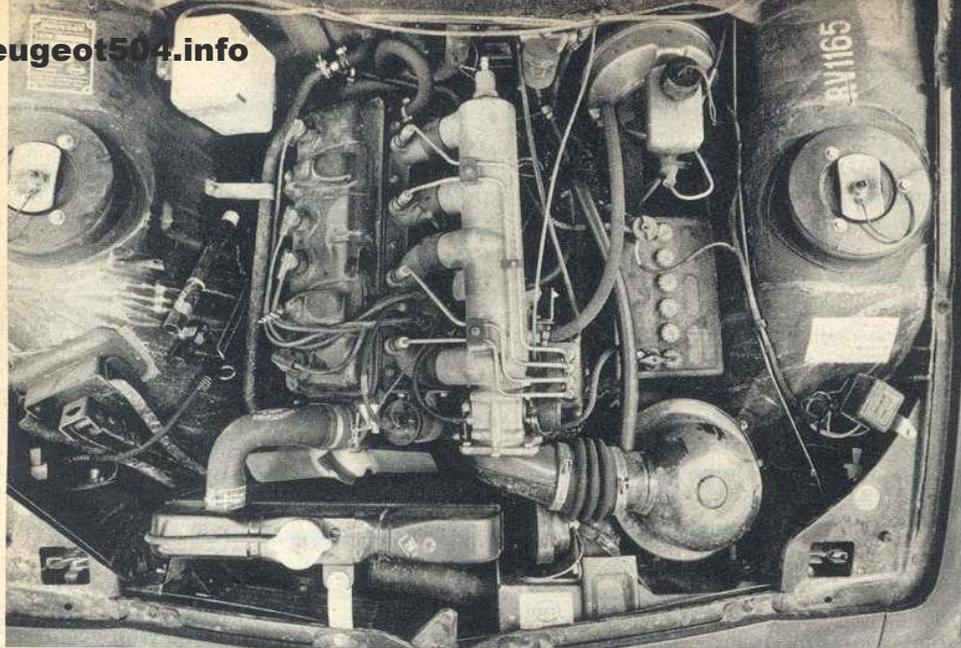
### Nachteile:

- Detailmängel der Karosserie
- Laute Windgeräusche
- Indirekte Lenkung

man für eine wirksame Entlüftung des Wageninnern gesorgt hat.

Auch Vibrationen des Antriebs und des Schaltgestänges, die bei bestimmten Fre-





**kurz  
test**  
**auto  
motor  
sport**

## Peugeot 504 Injection

FORTSETZUNG

*Siebzehn PS Mehrleistung und ein günstigerer Drehmomentverlauf heben den Motor des Peugeot 504 Injection von der Vergaserversion deutlich ab. Dennoch liegt der Verbrauch angenehm niedrig.*

quenzen nach innen dringen, schätzt man nicht bei einem Auto dieser Preisklasse. Auf der positiven Seite stehen die wirklich hervorragenden Sitze, die bei aller Bequemlichkeit dem Körper sehr guten Halt bieten und Langstreckenreisen zum Vergnügen machen. Auch das großzügige Raumangebot und der ausreichend dimensionierte Kofferraum stempeln den Peugeot 504 zu einem Reiseauto, in dem man keine Unbequemlichkeiten hinnehmen muß. Etwas knapp bemessen hingegen sind Handschuhfach und sonstige Ablagen.

### Bestechendes Fahrwerk

Es gibt im französischen Automobilbau keine Primitivfahrwerke vom Schlage der blattgefederten Starrachse, denn Franzosen schätzen eines am Auto über alles: Federungskomfort. Diesen zu erreichen hat sich Peugeot alle Mühe gegeben, und zwar mit Erfolg. Unbestritten gehört die neuentwick-

ZUM VERGLEICH		Peugeot 504 J	Peugeot 504	BMW 1800	Ford 20 M RS	Audi 100 LS
Hubraum	ccm	1796	1796	1766	2293	1760
Leistung	PS/U/min	100/5500	83/5200	90/5250	108/5100	100/5500
Preis	DM	11 520.—	10 320.—	10 711.—	10 600.—	9590.—
Beschleunigung in sec						
0 bis 60 km/h		5,4	6,2	5,1	4,7	5,0
0 bis 80 km/h		8,5	10,1	8,1	8,0	8,1
0 bis 100 km/h		13,2	15,7	12,5	11,8	12,0
0 bis 120 km/h		19,6	24,0	18,8	17,8	17,1
0 bis 140 km/h		31,7	39,7	28,5	26,5	25,9
1 km mit stehendem Start		34,3	36,7	33,9	33,5	33,7
Höchstgeschwindigkeit	km/h	169,0	156,5	172,0	169,0	174,0

kelte Schräglenker-Hinterachse des Peugeot 504 zu den komfortabelsten Ausführungen dieser Bauart. Dieses Auto wird mit jeder Art Straße, die ihm unterkommt, spie-

lend fertig, und sei es die übelste Sorte. Im 504 rollt man wie in einer Sänfte über grobe Unebenheiten und Schlaglöcher hinweg, das erstaunliche Schluckvermögen der



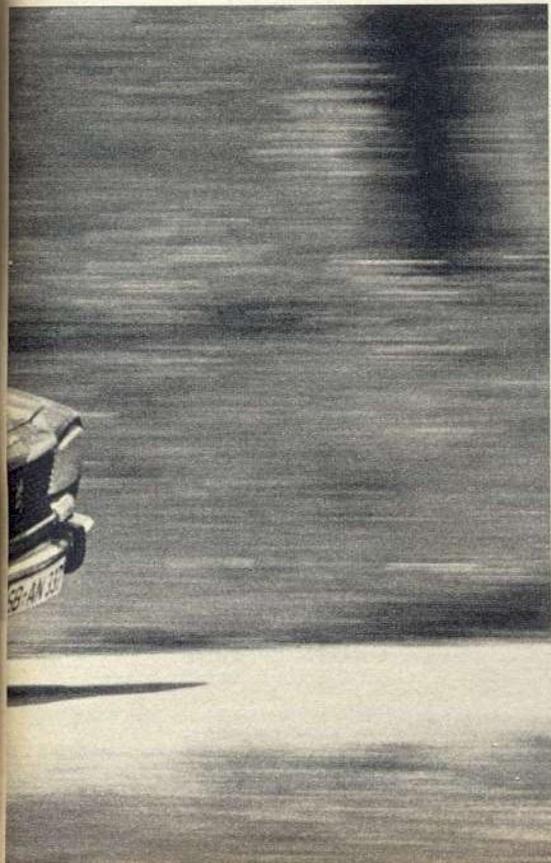
# TECHNISCHE DATEN UND MESSWERTE

## Peugeot 504 Injection

Federung ebnet nahezu alles ein. Hartes Durchschlagen oder Aufschaukeln gibt es nicht, und nach einigen tausend Kilometern im Peugeot 504 wundert man sich, wie gut doch die Straßen geworden sind. Doch nicht nur im Federungskomfort, auch im Fahrverhalten ist der 504 ein muster-gültiges Auto, das sich unter keinen Um-ständen aus der Ruhe bringen läßt. Ganz gleichgültig, auf welcher Art Straße man

PREISE	
Limousine viertürig	DM 11 520.—
Limousine Super Luxe viertürig	DM 12 570.—
Schweiz:	
Limousine viertürig	sfr 14 650.—
Limousine Super Luxe viertürig	sfr 15 650.—
Österreich:	
Limousine viertürig	öS 92 400.— (+ 10%)
Limousine Super Luxe viertürig	öS 99 900.— (+ 10%)

fährt, ob sie glatt oder griffig, wellig oder eben ist, stets ist das Kurvenverhalten wohlthuend neutral, ohne Überraschungen. Auch Richtungsstabilität und Geradeauslauf



### MOTOR

Vierzylinder-Viertakt-Reihenmotor, Bohrung x Hub 84 x 81 mm, Hubraum 1796 ccm, Verdichtungsverhältnis 8,35:1, Leistung 100 PS bei 5500 U/min, spezifische Leistung 55,7 PS/Liter, maximales Drehmoment 14,0 mkg bei 3000 U/min, mittlere Kolbengeschwindigkeit bei Nenndrehzahl (5500 U/min) 14,9 m/s, bei 100 km/h im IV. Gang (entsprechende Drehzahl 3275 U/min) 8,8 m/s, 5fach gelagerte Kurbelwelle, seitliche Nockenwelle, über Stoßstangen und Kipphebel betätigte hängende Ventile, Wasserkühlung mit Pumpe und Thermostat, Kühlerinhalt 7,8 Liter, Druckumlaufschmierung mit Ölfilter im Hauptstrom, Öl-inhalt Motor 4,0 Liter, Kugelfischer-Benzineinspritzung, mechanische Benzinpumpe, 56 Liter-Tank im Heck, Batterie 12 V 55 Ah, Drehstromlichtmaschine 350 Watt.

### KRAFTÜBERTRAGUNG

Einscheiben-Trockenkupplung, vollsynchronisiertes Vierganggetriebe mit Lenkradschaltung, Übersetzungen (in Klammern Gesamtübersetzungen): I. 3,66 (13,80), II. 2,19 (8,26), III. 1,41 (5,32), IV. 1,0 (3,77), R. 3,74 (14,1), Achsantrieb 3,77, Öl-inhalt Getriebe 1,15 Liter, Differential 1,2 Liter.

### FAHRWERK

Selbsttragende Karosserie, vorn Einzelradaufhängung an Querlenkern und Federbeinen, Stabilisator, hinten Einzelradaufhängung an Schräglenkern und Schraubenfedern, Stabilisator, hydraulische Fußbremse, Bremskraftverstärker, vorn und hinten Scheibenbremsen, Zweikreisssystem, mechanische Handbremse auf die Hinterräder wirkend, Felgen 5 J x 14, Reifen Michelin XAS 175 HR 14, Abrollumfang 1928 mm, Reifendruck 1,5/1,8 atü.

### ABMESSUNGEN UND GEWICHTE

Radstand 2740 mm, Spur 1420/1360 mm, Außenmaße 4490 x 1690 x 1410 mm, Eigengewicht vollgetankt 1220 kg (davon Vorderachse 640 kg, Hinterachse 580 kg, Gewichtsverteilung 52,5:47,5), zulässiges Gesamtgewicht 1680 kg, Zuladung 460 kg, Leistungsgewicht vollgetankt 12,2 kg/PS.

### FAHRLEISTUNGEN

Höchstgeschwindigkeit . . . . . 169,0 km/h  
(entsprechende Drehzahl 5525 U/min)

Beschleunigung (auf effektive Geschwindigkeiten, vollgetankt, 2 Personen):

0 bis 40 km/h . . . . .	3,0 s
0 bis 60 km/h . . . . .	5,4 s
0 bis 80 km/h . . . . .	8,5 s
0 bis 100 km/h . . . . .	13,2 s
0 bis 120 km/h . . . . .	19,6 s
0 bis 140 km/h . . . . .	31,7 s
1 km mit stehendem Start . . . . .	34,3 s

Elastizität (Beschleunigung im großen Gang ab 40 km/h)

40 — 60 km/h . . . . .	7,0 s
40 — 80 km/h . . . . .	14,6 s
40 — 100 km/h . . . . .	22,6 s
40 — 120 km/h . . . . .	32,0 s
40 — 140 km/h . . . . .	49,1 s
1 km ab 40 km/h . . . . .	39,1 s

### INNENGERÄUSCH

Leerlauf im Stand . . . . .	53 Phon (dBA)
Bei 50 km/h . . . . .	63 Phon (dBA)
Bei 80 km/h . . . . .	68 Phon (dBA)
Bei 100 km/h . . . . .	72 Phon (dBA)
Bei 120 km/h . . . . .	77 Phon (dBA)
Bei 140 km/h . . . . .	80 Phon (dBA)

### VERBRAUCH

(Superbenzin)

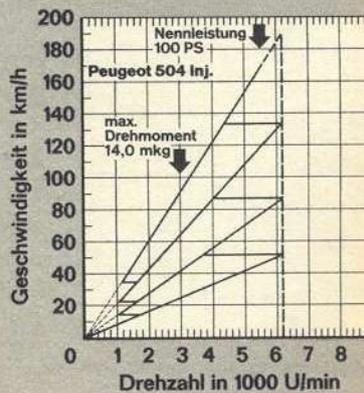
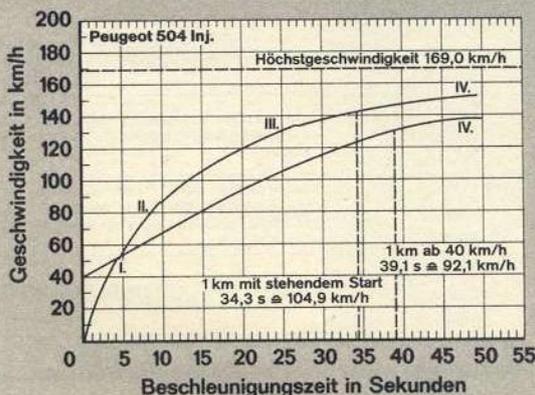
Autobahn Schnitt ca. 120 km/h	10,9 L/100 km
Autobahn Schnitt ca. 145 km/h	14,2 L/100 km
Landstr. Schnitt ca. 65 km/h	11,1 L/100 km
Landstr. Schnitt ca. 85 km/h	13,7 L/100 km
Kurzstrecke . . . . .	12,0—14,0 L/100 km
Testverbrauch . . . . .	12,8 L/100 km

### WARTUNG

Inspektion . . . . . alle 10 000 km.  
Ölwechsel . . . . . alle 5 000 km.

Hersteller: Société des Automobiles Peugeot, Sochaux, France.

Importeur: Peugeot Automobile, Saarbrücken.





**kurz  
test**  
**auto  
motor  
und  
sport**

## Peugeot 504 Injection

FORTSETZUNG  
VON SEITE 33

lassen nichts zu wünschen übrig, während eine geringfügige Windempfindlichkeit spürbar ist, jedoch keine großen Korrekturen erfordert. Etwas gewöhnungsbedürftig ist die reichlich hoch übersetzte, indirekte Lenkung, die zwar leichtgängig und ausreichend präzise arbeitet, jedoch sehr viel Kurbelei erfordert. Nach kurvenreichen Strecken weiß man, was man getan hat, selbst wenn der Kraftaufwand in Grenzen bleibt.

Die vier Scheibenbremsen entsprachen ganz dem hohen Standard, den das Fahrwerk setzt, und ließen selbst nach harter Beanspruchung kein Fading spüren. Dabei lag die Pedalkraft, unterstützt durch einen großvolumigen Unterdruckverstärker, angenehm niedrig, ohne aber ein zu giftiges Einsetzen der Bremswirkung zu verursachen.



Überdurchschnittlicher Federungskomfort und sehr gute Fahreigenschaften sind die hervorstechenden Eigenschaften des Peugeot 504. Selbst der stärkere Einspritzmotor vermag dieses erstklassige Fahrwerk nicht annähernd auszuschöpfen, so daß man eigentlich immer den Eindruck hat, etwas untermotorisiert zu sein. Im allgemeinen jedoch ist das Temperament des Peugeot 504 Injection für einen großen Mittelklassewagen voll ausreichend, zumal das hervorragende Fahrwerk hohe Durchschnittsgeschwindigkeiten erlaubt. So bietet sich der Peugeot 504 Injection all jenen Autofahrern als interessante Alternative an, die einen sehr komfortablen und geräumigen Mittelklassewagen suchen, ohne auf Straßenlage, Motortemperament und Wirtschaftlichkeit verzichten zu wollen.

## RESULTATE

<b>Karosserie</b>	<i>Geräumige, viertürige Karosserie mit kompakten Außenmaßen und großem Kofferraum. Heizung und Lüftung ausreichend. Verarbeitungsqualität nur durchschnittlich, zahlreiche Detailmängel.</i>
<b>Ausstattung</b>	<i>Gute und zweckmäßige Ausstattung. Wenig Ablagemöglichkeiten. Hervorragende Sitze (Liegesitze mit Kopfstützen serienmäßig) bei sehr guter Sitzposition.</i>
<b>Bedienung</b>	<i>Pedalerie, Lenkung und Schaltung leichtgängig. Schalter und Bedienungshebel zum Teil kompliziert oder schwergängig (Licht und Heizung).</i>
<b>Kraftübertragung</b>	<i>Gut abgestuftes Vierganggetriebe, gute Synchronisierung; leichtgängige, aber unexakte Lenkradschaltung.</i>
<b>Motor</b>	<i>Kultiviert laufender Einspritzmotor mit ausreichendem Drehvermögen. Leistung und Elastizität befriedigend.</i>
<b>Fahrleistungen</b>	<i>Zufriedenstellendes Beschleunigungsvermögen und gute Höchstgeschwindigkeit ermöglichen hohe Reisedurchschnitte.</i>
<b>Verbrauch</b>	<i>Im Verhältnis zur Wagengröße und den Fahrleistungen sehr günstige Verbrauchswerte zwischen 12 und 13 Liter/100 km.</i>
<b>Fahreigenschaften</b>	<i>Sichere und unproblematische Fahreigenschaften unter allen Bedingungen. Sehr gute Bodenhaftung auf unebener Fahrbahn.</i>
<b>Fahrkomfort</b>	<i>Hervorragender Federungskomfort und außerordentlich hohes Schluckvermögen der Federung. Sehr gute und bequeme Sitze. Gesamtkomfort durch laute Windgeräusche und gelegentliche Vibrationen beeinträchtigt.</i>
<b>Lenkung</b>	<i>Leichtgängige und ausreichend exakte Lenkung, jedoch sehr indirekt. Häßliches Lenkrad.</i>
<b>Bremsen</b>	<i>Vierrad-Scheibenbremsen mit sehr guter Wirkung auch bei hoher Beanspruchung. Angenehm niedrige Pedalkraft.</i>

Text: Gert Hack · Fotos: Julius Weitmann