

peugeot504.info

E 1418 D

auto motor und sport

Heft 7 29. März 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

Test Peugeot 504



Import- wagen- Heft

Bilder · Daten · Preise





Peugeot 504

Seriöse Sänfte



Peugeot gehört zu den Stolzen im Lande. Ohne aufdringliche Reklame, ohne Super-Stückzahlen, ohne häufige Modellwechsel baut man in Sochaux, unweit der Schweizer Grenze, seriöse Automobile. Es sind Autos, die bei den Franzosen ankommen, denn auch in Krisenzeiten hat man bei Peugeot nie Schwierigkeiten gehabt, die Produktion abzusetzen.

Der Export von Peugeot ist nicht groß, aber stabil. Das Deutschland-Geschäft begann mit dem 403 lohnende Formen anzunehmen. Vom Saargebiet aus verbreitete sich dieses schlichte und dauerhafte Auto, und dadurch entstand ein Händlernetz. Den entscheidenden Aufschwung brachte der

Vorzüge

- Kompakte, geräumige Karosserie
- Sehr guter Fahr- und Sitzkomfort
- Sichere Fahreigenschaften
- Leichte Bedienbarkeit

Nachteile

- Motorleistung der Vergaser-Version unbefriedigend
- Detailmängel an der Karosserie
- Indirekte Lenkung

404. Mit ihm etablierte sich Peugeot endgültig in Deutschland.

Das war 1960, und seitdem ist der gute Ruf des 404 ungebrochen. Der 204 brachte zusätzliches Geschäft, wenn auch bei ihm die Besitzerfreude mehr durch kleine Mängel getrübt wird als beim 404 (siehe Dauertest in Heft 6). Peugeot bewegt sich offenbar besonders sicher im Bereich der mittelgroßen Limousinen. Der 404 wird durch den 504 nicht abgelöst, sondern spielt — wie einst der 403 — weiter die Rolle des preisgünstigen Komfortmodells. Trotzdem verlagert sich das Schwergewicht von Produktion und Verkauf zunehmend auf den größeren und teureren 504.



Denn zwischen den beiden Typen liegt kein Klassenunterschied, sondern nur ein Schritt. Es ist der Schritt, den die Mittelklasse-Ansprüche inzwischen getan haben: Mehr Leistung, mehr Komfort, mehr Raum wird gefordert.

Peugeot kam diesen Forderungen vorsichtig nach, denn die französischen Autokäufer lassen sich nicht leicht in höhere Klassen verpflanzen. Noch immer gibt es keinen französischen Sechszylinder — man steckt dort das Geld nicht unbedingt in Autos, da man weiß, daß es noch andere erfreuliche Dinge gibt. Man sieht das Auto nicht in erster Linie als Status-Symbol, aber man erwartet von ihm, daß es komfortabel und sparsam ist. Mittelgroße Vierzylinder entsprechen dieser Vorstellung bisher am besten. Peugeot konnte also den Motor beibehalten und sich mit einer Hubraumvergrößerung auf 1,8 Liter begnügen. Der Radstand wurde um 9 cm verlängert, die Karosserie wurde um 8 cm länger und um 6,5 cm breiter.

Karosserie: Komfort für vier

Dem 504 ist diese Vergrößerung nicht anzusehen — er wirkt eher zierlicher als der 404 mit seiner Trapez-Karosserie. Die Vorstellungen des Haus-Stilisten Pininfarina passen zur zurückhaltenden Peugeot-Art: Man trägt nicht dick auf. Dafür hat Peugeot seriöse Kenndaten zu bieten: 2,74 Meter Radstand sind für europäische Verhältnisse sehr viel. Auch 1200 kg Eigengewicht (der Testwagen wog mit Schiebedach sogar 1225 kg) sind nicht wenig, das zuläs-

sige Gesamtgewicht von 1680 kg erlaubt dennoch über 450 kg Zuladung. Dem entspricht ein mit 560 Liter Inhalt vernünftig dimensionierter Kofferraum. Mit 372 Liter nutzbarem Inhalt nach auto motor und sport-Norm liegt er im Bereich anderer Mittelklassewagen. Zum Vergleich: Audi 100 440 Liter, Fiat 125 324 Liter, Opel Rekord 404 Liter. Der Zuladefaktor (Gramm pro Liter nutzbarem Kofferraum) beträgt beim 504-Testwagen 215,0, beim Audi 100 238,5, beim Fiat 125 15,4 und beim Opel Rekord 12,4. Beim Peugeot 504 rangiert der Gebrauchswert vor dem äußeren Effekt: Man übertrieb weder in den Karosseriemaßen noch in der Kofferraumgröße, achtete aber auf ein günstiges Verhältnis zwischen Zuladung und Wagengröße.

Von innen ist der 504 ein großes Auto, hier wird der Unterschied zum 404 wirklich deutlich. Die Sitzbreite reicht für drei Personen gut aus, trotzdem wurde der Wagen als Viersitzer ausgelegt. Vorn lassen Mittelunnel und Mittelablage ohnehin keine dritte Person zu, hinten wurden die Sitze in Form und Polsterung so gestaltet, daß zwei Personen es wirklich bequem haben. Das ist zweifellos besser als Pseudo-Fünfsitzigkeit. Denn die fünfte Person kann, wenn nötig, bei zurückgeklappter hinterer Mittellehne ohne Schwierigkeiten mitgenommen werden, aber diese Möglichkeit geht nicht auf Kosten des Viersitzer-Komforts.

Die Innenlänge ist begrenzter als die Breite: Man kann hinten nur dann die Beine bequem ausstrecken, wenn die Vordersitze nicht voll zurückverstellt sind. Ein

Raumgewinn wäre leicht möglich gewesen, wenn man die Sitzlehnen dünner gemacht hätte, aber Peugeot hat sich auch hier zugunsten des optimalen Komforts entschieden, der mit dünnen Polstern nun einmal nicht zu erreichen ist. Vorn ebenso wie hinten sind Güte und Bequemlichkeit der Sitzpolster ganz hervorragend. Seitenführung, Beckenstütze, Schenkelaufgabe — alles das ist so, wie man es bei einem komfortablen, nicht für Sportzwecke bestimmten Auto erwarten muß.

Als besonderes Plus bietet der 504 serienmäßig einschiebbare Kopfstützen in den Sitzen. Sie können in der Höhe beliebig

PREISE	
Limousine 504	DM 9 970.—
Limousine 504 Super Luxe	DM 11 020.—
Schweiz:	
Limousine 504	sfr 13 250.—
Limousine 504 Super Luxe	sfr 14 450.—
Österreich:	
Limousine 504	öS 82 400.— (+ 10%)
Limousine 504 Super Luxe	öS 92 400.— (+ 10%)

verstellt werden. Ausreichend dicht am Kopf liegen sie allerdings nur, wenn die Lehne relativ steil eingestellt wird. Auch lassen sie sich ziemlich schwer betätigen, ebenso wie die Sitz- und Lehnenverstellung. Die Verarbeitung der Karosserie ist nicht in allen Punkten so gut wie ihre Konzeption. Zwar macht die Gesamt-Stabilität einen guten Eindruck, die Türen und Hauben (auch vorn mit Selbstarretierung)



ZUM VERGLEICH		Peugeot 504	Audi 100	BMW 1800	BMW 2002	Ford 17 M 1,8 Ltr.	Opel Rekord 1900
Hubraum	ccm	1796	1760	1766	1990	1797	1897
Leistung	PS/U/min	83/5200	100/5500	90/5250	100/5500	82/5100	90/5100
Preis	DM	9970.—	9590.—	10 711.—	9479.—	8241.—	8486.—
Beschleunigung in sec							
0 bis 60 km/h		6,2	5,9	5,1	4,5	6,3	6,2
0 bis 80 km/h		10,1	9,0	8,1	7,0	10,1	9,5
0 bis 100 km/h		15,7	13,5	12,5	10,3	15,9	14,6
0 bis 120 km/h		24,0	19,8	18,8	15,0	24,2	22,3
0 bis 140 km/h		39,7	30,6	28,5	22,0	42,2	34,7
0 bis 160 km/h		—	—	—	38,0	—	—
1 km mit stehendem Start		36,7	34,7	33,9	31,8	37,1	35,5
Höchstgeschwindigkeit	km/h	156,5	169,0	172,0	173,0	153,0	158,0



Peugeot 504

FORTSETZUNG

Viel Aufwand für die Sitze: Bequeme und körpergünstige Polsterung, voll umlegbare Lehnen, serienmäßig einschiebbare Kopfstützen sorgen für hervorragenden Komfort. Auch die großen Türöffnungswinkel und die günstigen Sichtverhältnisse zeugen von einer durchdachten Karosserie-Konzeption.

schließen sauber und exakt, die Schlösser funktionieren gut, die Verriegelungsknöpfe wurden endlich dem allgemein üblichen Schema angeglichen. Die Türfenster dagegen bereiten Kummer: Schon bei normalem Fahren sind sie schwer zu betätigen, bei hoher Geschwindigkeit bekommt man sie höchstens noch auf, aber nicht mehr zu. Sie werden in teilweise geöffnetem Zustand vom Windsog so stark nach außen gezogen, daß sie nicht mehr in ihre Führungen zurückfinden. Das Windgeräusch bei schnellem Fahren ist stärker, als man bei einem Qualitätsauto erwartet, und noch weniger vermag das Schiebedach Peugeot-eigener Konstruktion zu befriedigen: Es läßt sich schwer öffnen und schließen, und beim Testwagen war es so ungenau gearbeitet, daß man durch das geschlossene Dach den Himmel sehen konnte. Leider nicht nur das: Bei Regen gab es manchmal unerwünschte kleine Erfrischungsgüsse für Fahrer und Beifahrer. Die Innenverkleidung von Dach und Schiebedach ist nicht nur aus billigem und häßlichem Material, sondern geht auch leicht kaputt. Stabiler ist der Kunststoff, mit dem das Armaturenbrett überzogen ist, aber dafür sieht er unschön aus und verstaubt leicht. Material und Form der Lenkradpolsterung vermögen ebenfalls keine Begeisterung zu erwecken, der Scheibenwascher-Fußschalter und der Blinkerschalter am Lenkrad sind seltsam geformt — in all diesen Punkten hatte Peugeot beim 504 keine glückliche Hand. Freilich handelt es sich hier um Dinge, die geändert und verbessert werden können.

Die Heizungs- und Lüftungsanlage entspricht dem modernen Standard, wenn auch die Ansprechzeit der Heizung relativ lang ist. Das Auslaßgitter der Direktbelüftung wurde auf der Armaturenbrett-Oberfläche angebracht; die Luft läßt sich also nicht in den Fußraum leiten. Das Lenkrad ist flach angeordnet, woran man sich ebenso gewöhnen muß wie an die serienmäßige Lenkradschaltung und die Stock-Handbremse. Aber die Fahrposition ist bequem und läßt sich jeder Fahrergröße anpassen, auch die Sichtverhältnisse sind gut — abgesehen von den nicht erkennbaren hinteren Wagenbegrenzungen. Im ganzen eine solide, modern konzipierte Karosserie mit einigen Schattenseiten.

Motor: Ältere Generation

Bei den Motoren richtete sich Peugeots Ehrgeiz nie auf optimale Leistungsausbeute — mehr ging es um ruhigen Lauf und Sparsamkeit. Der Weg der Drehzahlsteigerung wurde nicht beschritten, man entschloß sich schon beim 404, neben dem Vergasermotor eine Einspritz-Version herauszubringen. Die deutsche Kugelfischer-Einspritzung hat seitdem einen festen Platz im Peugeot-Programm.

An alledem änderte sich beim 504 nichts — nur der Hubraum wurde vergrößert. Man ging auf 81 mm Hub, was bei dem vorher mit 73 mm recht kurzhubigen Motor kein Problem war, zumal die Betriebsdrehzahlen 5600 U/min nicht überschreiten. Nach den vom Werk jetzt noch einmal korrigier-

ten Angaben erreicht der Vergasermotor 83 (nicht 82) PS bei 5200 (nicht 5500) U/min, der Einspritzmotor 97 PS bei 5600 U/min. Diese Zahlen gelten für den Motor mit ausgekuppeltem Ventilator. Auffällig ist der geringe Drehzahlüberhang: Die Nenn-drehzahl liegt auch nach der Korrektur nur wenig unter der Höchstdrehzahl. Man hat die volle Leistung beim Ausfahren der Gänge erst in dem Augenblick zur Verfügung, in dem man schalten muß, fährt also normalerweise immer in einem Bereich mit weit niedrigerer Leistung. Die Drehzahl des maximalen Drehmoments (13,7 mkg) liegt mit 3000 U/min relativ hoch. Es handelt sich weder um einen überaus elastischen noch um einen überaus leistungsfähigen Motor. Bei der Einspritzversion ist das Bild etwas günstiger, aber auch hier ist die Drehfähigkeit begrenzt. Es ist nicht zu umgehen: Die Peugeot-Motoren gehören inzwischen zur älteren Generation. Erhalten blieb der leise und kultivierte Lauf des fünffach gelagerten Motors, bei dem trotz seinem konventionellen Stoßstangen-Ventiltrieb keine störenden mechanischen Geräusche oder Vibrationen in Erscheinung treten. Die Lufruhe macht den Motor sympathisch, wenn sie auch den Mangel an Leistungsangebot nicht überdecken kann. Da der 504 nicht gerade ein leichtes Auto ist, vermögen ihm die maximal 83 PS nicht viel Temperament einzuhauchen. Besonders das Beschleunigungsvermögen im unteren und mittleren Geschwindigkeitsbereich war unbefriedigend. Zum Teil läßt sich das dadurch erklären, daß der im Kurzstreckenverkehr



Peugeot 504

FORTSETZUNG



meist mitlaufende Ventilator allein 6 PS für sich beansprucht. Hinzu kommt das nicht besonders gute Durchzugsvermögen im unteren Drehzahlbereich, das häufiges Schalten erfordert. Wer Ansprüche an die Leistung stellt, wird mit der Vergaserversion kaum zufrieden sein. Selbst wenn ihm die Höchstgeschwindigkeit von ca. 156 km/h genügt — Beschleunigungsvermögen und Bergfreudigkeit lassen zu wünschen übrig.

An Getriebeabstufung und Schaltung ist nichts auszusetzen — es liegt nicht am Getriebe, daß sich die Gänge nicht so weit ausfahren lassen, wie man gern möchte. Die Schaltung geht leicht und ausreichend exakt. Man ist durch getriebe nahe Mittelschaltungen in der Schaltexaktheit heute verwöhnt. Lenkradschaltung erfordert bei normaler Motor- und Getriebeanordnung mehrfache Umlenkung des Schaltgestänges, aber der in Lenkradnähe angeordnete Schalthebel hat auch seine Vorzüge. Ein Blick unter die vordere Haube: Hier geht es mustergültig geordnet zu, weil alle wichtigen Aggregate auf der Oberseite des schrägliegenden Motors angebracht und sehr gut zugänglich sind.

Auf den Verbrauch wirkt sich das verhältnismäßig hohe Gewicht des Wagens aus, und besonders im Kurzstreckenverkehr liegen die Verbrauchswerte nicht extrem niedrig. Aber für seine Größenklasse kann der 504 noch als sparsam gelten — wir kamen auf Werte zwischen 11 und 15 Liter/100 km, wobei der Normalbereich zwischen 12 und 14 Liter/100 km liegen dürfte. Nennenswerter Ölverbrauch war nicht festzustellen, auch im Kaltstart (mit Choke) und Leerlauf verhielt sich der Motor vorschriftsmäßig.

Fahrwerk: Abschied von der Starrachse

Peugeot gehört — wie Daimler-Benz — nicht zu den Avantgardisten. Man entscheidet sich nicht sofort für neue technische Tendenzen, sondern sieht sie sich erst einmal an. Was die Hinterachse angeht, kamen beide Firmen zu gleicher Zeit auf die gleiche Lösung: Sie entschieden sich für

Schräglenker-Einzelradaufhängung. Peugeot trennte sich damit von der Starrachse, Daimler-Benz von der Pendelachse. Und BMW kann den Ruhm für sich beanspruchen, die gleiche Lösung, die im Prinzip schon lange bekannt ist, schon Jahre früher für die moderne Mittelklasse-Limousine wiederentdeckt zu haben. Mit den BMW-Autos ist der Peugeot 504 auch in der Vorderachskonstruktion identisch, denn hier wie dort findet man McPherson-Federbeine.

Peugeot hat also nicht den Frontantrieb des 204 in die größere Klasse übernommen. Das wäre eine zu gefährliche Annäherung an den Citroen, Frankreichs Rennommer-tractionavant, gewesen. Man tat lediglich den konsequenten Schritt, das Differential aus den ungefederten Massen herauszunehmen und es am Wagenboden zu befestigen.

Genau wie Daimler-Benz stellt Peugeot höhere Ansprüche an den Fahrkomfort als BMW. Mit harten Federn und kurzem Federweg hätte man sich in Sochaux niemals abgefunden. Man unterzog sich der mühevollen Entwicklungsarbeit, die nötig ist, um der Schräglenkeraufhängung gute Komforteigenschaften zu geben, und man unterzog sich ihr mit Erfolg. In seinem Federungskomfort gehört der 504 zu den besten Wagen seiner Klasse.

Das war auf den frostgeschädigten Straßen des Frühjahrs besonders gut zu studieren. Während andere Autos polternd und stoßend mit den Schlaglöchern kämpften und ihre Fahrer abenteuerliche Slaloms fuhren, um den übelsten Schlägen zu entgehen, konnte man mit dem Peugeot unbeschwert seines Weges ziehen — geradeaus, ohne Kapriolen und sogar schneller als die anderen. Denn es ist nicht nur die Federung im ganzen hervorragend abgestimmt, sondern es werden auch jene harten Stöße, die auf Schlaglöchern entstehen, so weich absorbiert, daß man im Wagen nichts von ihnen merkt. Man spürt wohl, daß man auf einer schlechten Straße fährt, aber man wird dadurch nicht gestört. Man fühlt sich wohl aufgehoben wie in einer Sänfte.

Das ist wieder einmal ein Beweis dafür,

daß „von nichts nichts kommt“ — dieser Aufwand ist nötig, um eine wirklich gute Federung und Bodenhaftung zu erreichen. Der 504 fährt auch auf der schlechtesten Straße immer geradeaus, er versetzt nicht, er schwankt nicht hin und her. Ebenso erfreulich ist seine Fahrsicherheit auf guter Straße und bei hoher Geschwindigkeit. Ein anfängliches leichtes Schwimmen war lediglich auf die zunächst montierten Spike-Reifen zurückzuführen, mit normalen Michelin XAS-Reifen fuhr sich der Wagen völlig spursicher.

Auch das Kurvenverhalten entspricht diesem guten Gesamteindruck. Es ist neutral im besten Sinne: Ohne starkes Auswärtschieben der Vorderräder in engen und langsamen Kurven, ohne plötzliches Ausbrechen der Hinterräder beim Fahren im Grenzbereich. Das Auto ist stets mühelos zu beherrschen, und zwar für jedermann: Weder übertriebenes Einlenken noch Gegenlenken sind notwendig. Auch auf glatter Fahrbahn bleibt diese gute Beherrschbarkeit erhalten. Der 504 gehört zu den unproblematischen Autos, in denen man sich sofort sicher fühlt.

Mit der Lenkung wird nicht jeder gleich glücklich sein. Sie geht für einen Wagen dieser Größe erstaunlich leicht, arbeitet aber auch sehr indirekt. Man muß also in den Kurven verhältnismäßig viel kurbeln, und für kleine Richtungsabweichungen sind große Lenkerausschläge nötig. Das erfordert Gewöhnung — der Peugeot ist mit dieser Lenkung zwar ein leicht bedienbarer, aber kein ausgesprochen handlicher Wagen.

Beim 504 ging Peugeot zum ersten Mal auf Vierrad-Scheibenbremsen über. Es handelt sich um Girling-Schwimmsattelbremsen mit Bremsverstärker, jedoch ohne Aufteilung in zwei Bremskreise. Das ist ein relativ sparsamer konstruktiver Aufwand, jedoch kommt es natürlich auch auf die Gewissenhaftigkeit an, mit der eine solche Anlage dimensioniert und hergestellt wird. Im Normalbetrieb erwiesen sich die Bremsen als völlig ausreichend, bei starker Beanspruchung trat erst kurz vor dem Stillstand des Wagens eine leicht ungleichmäßige Wirkung ein. Eine gute Durchschnittsnote ist

TECHNISCHE DATEN UND MESSWERTE

Peugeot 504

MOTOR

Vierzylinder-Viertakt-Reihenmotor, Bohrung x Hub 84 x 81 mm, Hubraum 1796 ccm, Verdichtungsverhältnis 8,35:1, Leistung 83 PS bei 5200 U/min, spezifische Leistung 46,9 PS/Liter, maximales Drehmoment 13,7 mkg bei 3000 U/min, mittlere Kolbengeschwindigkeit bei Nenndrehzahl (5200 U/min) 14,0 m/s, bei 100 km/h im IV. Gang (entsprechende Drehzahl 3350 U/min) 9,0 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, Ölinhalt Motor 4,0 Liter, 1 Solex Fallstromvergaser 34 PBICA 5, mechanische Kraftstoffpumpe, 56 Liter-Tank im Heck, Batterie 12 V 55 Ah, Wechselstromlichtmaschine 350 Watt.

KRAFTÜBERTRAGUNG

Einscheiben-Trockenkupplung, vollsynchronisiertes Vierganggetriebe mit Lenkradschaltung, Übersetzungen (in Klammern Gesamtübersetzungen): I. 3,66 (14,2), II. 2,19 (8,49), III. 1,41 (5,47), IV. 1,0 (3,88), R. 3,74 (14,51), Achsantrieb 3,88, Ölinhalt Getriebe 1,15 Liter, Achsantrieb 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, Handbremse mechanisch auf die Hinterräder wirkend, Zahnstangenlenkung, Felgen 5 J x 14, Reifen Michelin XAS 175-14, Abrollumfang 1928 mm, Luftdruck 1,5/1,8 atü.

ABMESSUNGEN

Radstand 2740 mm, Spur 1420/1360 mm, Außenmaße 4490 x 1690 x 1410 mm, Innenbreite vorn 1415 mm, hinten 1405 mm, Innenhöhe über Sitzhinterkante vorn 940 mm (Schiebedach), hinten 890 mm, Sitztiefe vorn 510 mm, hinten 500 mm, Knieraum hinten 165-370 mm (je nach Stellung der Vordersitze), Wendekreis links 11,1 m, rechts 10,8 m, 4¼ Lenkradumdrehungen von Anschlag zu Anschlag, Kofferraumkapazität (AMS-Norm) 372 Liter.

GEWICHTE

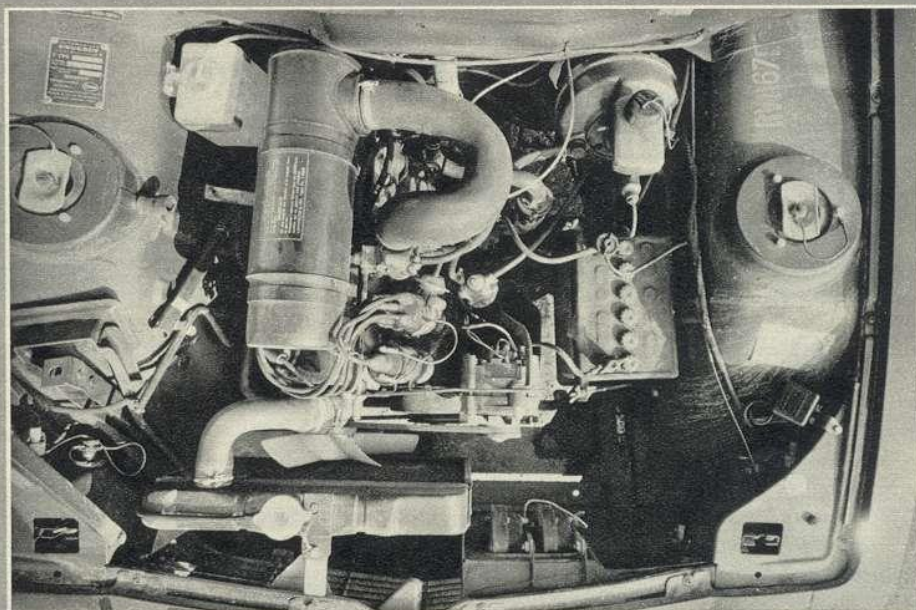
Eigengewicht vollgetankt 1225 kg (davon Vorderachse 635 kg, Hinterachse 590 kg, Gewichtsverteilung 51,8:48,2), zulässiges Gesamtgewicht 1680 kg, Zuladung 455 kg, Personenindexzahl 5,4, Leistungsgewicht vollgetankt 14,8 kg/PS, bei Belastung mit 340 kg (4 Personen mit Gepäck) 18,9 kg/PS.

FAHRLEISTUNGEN

Höchstgeschwindigkeit 156,5 km/h (entsprechende Drehzahl 5250 U/min)

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

0 bis 40 km/h	3,3 s
0 bis 60 km/h	6,2 s
0 bis 80 km/h	10,1 s
0 bis 100 km/h	15,7 s
0 bis 120 km/h	24,0 s
0 bis 140 km/h	39,7 s
1 km mit stehendem Start	36,7 s



Der Motor ist schräg eingebaut. Alle wichtigen Aggregate sind auf seiner Oberseite gut zugänglich.

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

40 bis 60 km/h	7,2 s
40 bis 80 km/h	14,3 s
40 bis 100 km/h	22,1 s
40 bis 120 km/h	32,7 s
40 bis 140 km/h	50,1 s
1 km ab 40 km/h	39,7 s

Geschwindigkeitsbereiche (Grenzwerte)

I. Gang	bis 49 km/h
II. Gang	13 bis 82 km/h
III. Gang	21 bis 127 km/h
IV. Gang	34 bis 179 km/h*

*theoretischer Wert

Tachometerabweichung

Anzeige	effektiv km/h
40	38
60	57
80	76
100	96
120	116
140	135
160	154

Kilometerzählerabweichung + 1,2%

INNENGERÄUSCH

Leerlauf im Stand	52 Phon (dBA)
Bei 50 km/h	65 Phon (dBA)
Bei 80 km/h	67 Phon (dBA)
Bei 100 km/h	71 Phon (dBA)
Bei 120 km/h	76 Phon (dBA)
Bei 140 km/h	80 Phon (dBA)

VERBRAUCH

(Superbenzin)

Autobahn Schnitt ca. 115 km/h	11,8 L/100 km
Autobahn Schnitt ca. 130 km/h	13,9 L/100 km
Landstr. Schnitt ca. 70 km/h	12,4 L/100 km
Landstr. Schnitt ca. 85 km/h	14,2 L/100 km
Kurzstrecke	12,5-14,8 L/100 km
Testverbrauch	13,7L/100 km

WARTUNG

Inspektion	alle 10 000 km
Ölwechsel	alle 5 000 km

Hersteller: Société des Automobiles Peugeot, Sochaux, France.

Importeur: Peugeot Automobile, Saarbrücken.

