

peugeot504.info

auto motor und sport

E1418 D

Heft **6** 15. 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

Was kosten Inspektionen und Diagnosen?

NEU: Große Opel-Modelle

Ein Auto, das nicht kommt: NSU K 70



Der neue Wagen aus Turin: Fiat 130



der Wagen auf den Namen des Versicherten zugelassen ist und von ihm selbst gefahren wird. Das schließt aber trotzdem nicht aus, daß auch andere Familienmitglieder oder sogar Fremde den Alpha-versicherten Wagen fahren. Verursacht ein solcher einen Unfall, der die Deckung der Gesellschaft in Anspruch nimmt, so hängt es — ebenso wie beim Versicherten selbst — wiederum vom Alter ab, wie weit er zur Mitbeteiligung herangezogen wird. Die geringe Höhe der Grundprämie macht es erforderlich und auch verständlich, daß grundsätzlich eine Selbstbeteiligung bei Schadensfällen erfolgt. Sie beträgt bei den über 31-jährigen £ 10, gleichgültig, ob der Versicherte, seine Ehefrau, eins seiner Kinder oder ein Fremder den Wagen bei dem Schadensfall lenkte. Bei den 28—30-jährigen sind es £ 20 bei der Familie und £ 30 bei Fremden, entsprechend £ 25 bei den 24—27-jährigen, bei den Kindern dann aber schon £ 30 und bei Fremden £ 50. Bei noch jüngeren schnell die Selbstbeteiligungssumme hinauf: die 21—23-jährigen Versicherten müssen £ 30, gleichaltrige Fremde am Steuer bereits £ 75 blechen, und die jüngste Gruppe der Versicherten hat £ 35, der ebenso alte Freund am Steuer gar £ 150 vom Schaden mitzutragen. Besonders wenig halten die Alpha-Leute von Sportwagen oder höher getrimmten Fahrzeugen in den Händen jugendlicher: während sie bei den über 31-jährigen einschließlich ihrer Familienmitglieder und Freunde kein besonderes Risiko sehen, müssen beispielsweise die 17—20-jährigen Versicherten oder Familienmitglieder £ 200, gleichaltrige Fremde am Volant solcher Fahrzeuge £ 300 vom angerichteten Schaden selbst aufbringen.

Kein Wunder, daß Englands Jugend (der Geltungsbereich der Alpha-Versicherung erstreckt sich nur auf in Großbritannien lebende Briten unter Einschluß des Risikos bei Auslandsreisen) von den sie diskriminierenden Alpha-Prämien nichts hält. Ein 19-jähriger, dessen gleich-

altriger Freund in seinem Sportwagen einen schweren Schaden verursacht, muß neben der hohen Jahresprämie von £ 48 auch noch £ 300 Selbstbeteiligung aufbringen. Für den gleichen Wagen zahlt ein 31-jähriger £ 15, und für den gleichen Unfall ganze £ 10. Alles, was in England über 31 Jahre alt ist, rennt neuerdings zur Alpha-Haftpflichtversicherung.

Geheimnis

119 Punkte erhielt der Peugeot 504 bei der Wahl zum „Auto des Jahres“, die — wie alljährlich — von der holländischen Zeitschrift „Autovisie“ veranstaltet wurde. Der BMW 2500 als Nächstbester bekam 77 Punkte und wurde damit, so sieht es aus, klar geschlagen. Trotzdem wollen die Diskussionen über die



Nach Punkten gewonnen: Peugeot 504

Wahl nicht verstummen. Die Zweifel beginnen mit der Frage, ob es überhaupt sinnvoll ist, einen solchen Ehrentitel an Autos zu vergeben, die ihre Bewährungsprobe noch vor sich haben. Aber sie erstrecken sich auch auf die Wahl selbst, deren Resultat kritischen Betrachterneheimnisvollerscheint. Das Geheimnis liegt im Wahlmodus, denn die 48 internationalen Automobiljournalisten, die von „Autovisie“ als Jury-Mitglieder gewonnen wurden, sprachen sich keineswegs so eindeutig für den Peugeot aus, wie das Punktergebnis vermuten läßt. Im Gegenteil: 11 von ihnen setzten in ihrer Bewertung den BMW 2500 an die erste Stelle, nur 8 entschieden sich für den Peugeot. Die Juroren können jedoch nicht nur einen ersten, sondern noch vier weitere Plätze vergeben. Der erstplacierte Wagen erhält 5, der fünfte einen Punkt.

Bei diesen Placierungen wurde der Peugeot häufiger genannt als der BMW: Er bekam 11 zweite Plätze, der BMW dagegen nur 2. Nur 18 Juroren berücksichtigten überhaupt den BMW, während der Peugeot



Viele erste Plätze: BMW 2500

von 38 Wahlmännern aufgeführt wurde. Dabei sammelte der Peugeot Punkte, wenn auch überwiegend durch zweite bis fünfte Placierungen. Daß nur so wenige der 48 Fachjournalisten an den BMW dachten, beruht nicht auf nationalen Vorurteilen: Unter denen, die den BMW auf Platz 1 setzten, waren nur drei Deutsche. Die übrigen waren Belgier, Holländer, Schweizer, Luxemburger und Engländer.

Starker Andrang

Über schleppenden Verkauf können die Kölner Ford-Werke zumindest in einer speziellen Sparte ihres Programmes augenblicklich nicht klagen: Das jüngste Produkt des Hauses, der Capri, entwickelt sich zum Kassenmagneten und sorgt damit für Verhältnisse, wie sie Ford-Verkäufern nur noch schwach in Erinnerung sind. Der Aufschwung, der die Ford-Mitarbeiter optimistischer in die Zukunft blicken läßt, beweist, daß der Capri beim Publikum ankommt — und dies vor allem in jenen Ver-

sionen, die man unter dem Gesichtspunkt der Sportlichkeit nur ungern registriert. Bevorzugte Kaufobjekte sind die Vierzylinder-Capri-Modelle, und unter diesen sind es wiederum die kleinsten und schwächsten Ausgaben, an denen das Volk Gefallen findet. Weniger erfreulich für die frohlockenden Kölner ist freilich eine andere Bewegung, die mit dem **florierenden Capri-Verkauf in direktem Zusammenhang steht**. Auf Ford-Vertretungen rollt eine Lawine von größtenteils neuwertigen Gebrauchtwagen zu, die zu einem hohen Prozentsatz von jenen Leuten stammt, die das Bedürfnis zum sportlichen Auto schon vor Erscheinen des Capri verspürten und die, in Ermangelung eines echten Ford-Coupés, auf einen 20 M TS oder auf ein RS-Modell stiegen. Deutlich verprellt, gleichzeitig aber auch erfreut darüber, daß es nun ein schöneres Auto gleicher Marke zu kaufen gibt, behelligen sie die Ford-Verkäufer nun mit einem Problem, das sie nicht nur seelisch belastet: Mit Hinweis auf den eigenen, selbstverständlich sehr gepflegten und außerdem kaum 10 000 Kilometer gelaufenen 20 M oder RS schlagen sie ein Tauschgeschäft vor, das von der Vorstellung genährt wird, ohne Aufpreis umsteigen zu können. Im Vergleich dazu mutet die Schwierigkeit, die bei klein gewachsenen Capri-Interessenten anlässlich der Probefahrt entsteht, ziemlich gering an: Für sie halten verschiedene Ford-Verkäufer Sitzkissen bereit, die die tiefe Position am Lenkrad wenigstens vorübergehend überbrücken helfen.



Vom Volk begehrt: Ford Capri

Peugeot stellte in Paris
die Coupé- und Cabrio-Version des 504 vor.
auto motor und sport hat
die beiden neuen Modelle gefahren.

Schön und sanft

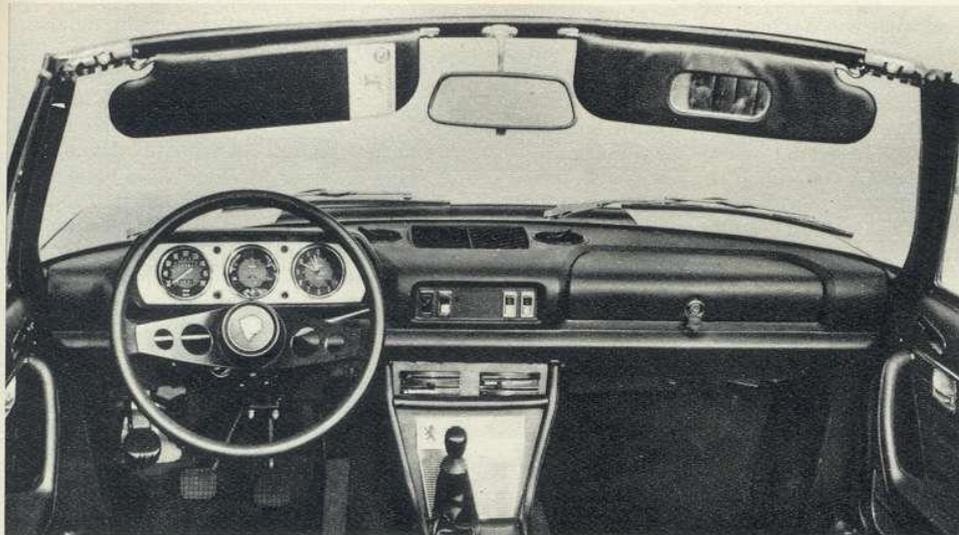
Bei Peugeot ist es schon Tradition geworden, daß das Limousinen-Programm durch sportliche Versionen ergänzt wird. Man scheut hierbei weder Kosten noch Aufwand und gibt dem italienischen Hausschneider Pininfarina einen eindeutigen Auftrag: Die

Mechanik soll unverändert von der Limousine übernommen werden, der Radstand darf gekürzt werden, die Karosserie und die Innenausstattung sollen auf eine gehobene Käuferschicht abgestimmt sein. Zwangsläufig entstehen auf dieser Basis

keine spritzigen Sportwagen, jedoch sportliche Autos für individuelle Autofahrer, die gerne bereit sind, etwa 20 000 Mark auszugeben, um beim Bummeln auf der Champs Elysées oder beim Flanieren an der Côte d'Azur aufzufallen.

FORTSETZUNG AUF SEITE 87





Sehr übersichtlich und praktisch ist das Armaturenbrett (links oben). Eine glückliche Hand bewies Pininfarina sowohl bei der Gestaltung der Heckpartie (oben) als auch beim Styling des Cabriolets (links).

Gewiß besteht in einer Zeit, in der der Trend zur höheren Motorleistung unverkennbar ist, eine Marktlücke für kommode sportliche Wagen, die nicht durch eine einfache Beschneidung des Daches zu einem Coupé entwickelt wurden. In diese Marktlücke, die in Frankreich auf Grund der Mentalität der Autofahrer noch ausgeprägter ist, versucht Peugeot mit dem Coupé und Cabriolet des Typs 504 zu stoßen.

Sicheres Styling

Von der Seite betrachtet glaubt man es kaum: Die 504-Limousine ist um 13 Zentimeter länger als die beiden Sport-Versionen. Sowohl das Coupé als auch das Cabriolet machen einen gestreckten Eindruck, der aus der um 10 Zentimeter (bzw. 11 Zentimeter beim Cabriolet) geringeren Höhe und aus dem um beinahe 20 Zentimeter kürzeren Radstand resultiert. Die Überhänge an der Vorder- und Hinterachse sind also vergrößert worden, was der Seitenansicht sehr zugute kommt. Mit der Frontpartie gelang Pininfarina ein ähnlich eindrucksvolles und individuelles Gesicht wie bei der Limousine. Eine glückliche Hand bewies die Turiner Gestalter auch bei der Gestaltung der Heckpartie, die sowohl bei der Limousine als auch bei anderen Entwürfen der Italiener nicht immer den ungeteilten Beifall der Kritiker findet. Erstaunlich ist die Raumausnutzung. Obwohl auf der Rücksitzbank zwei Personen noch ausreichend sitzen können – sofern die vorderen

Sitze nicht ganz zurückgeschoben sind –, ist der Kofferraum mit 310 Litern Rauminhalt reichlich bemessen. Die Kopffreiheit auf den hinteren Sitzen ist freilich begrenzt, wobei im Coupé sechs Zentimeter mehr Spielraum gemessen werden konnten. Mußte bei den früheren sportlichen Peugeot-Ablegern die Karosseriequalität bemängelt werden, so machten diesmal die Wagen einen soliden Eindruck. Es gab keine Klappereien, und das Cabrio-Verdeck ließ sich schnell und exakt öffnen und schließen.

Limousinencharakter

In der Innenausstattung, die wie immer bei Peugeot sehr reichhaltig ist, unterscheiden sich die beiden sportlichen Varianten nur unwesentlich. Beim Armaturenbrett als auch beim Lenkrad wurde auf den Plastik-Look, der in der Limousine nicht jedermanns Geschmack trifft, verzichtet. Die Sitze sind ein Musterbeispiel für einen bequemen Sitz mit genügend seitlichem Halt. Während für das Coupé nur Stoffbezüge geliefert werden, sind die Kunstlederbezüge der Cabrio-Version vorbehalten. Die Ausstattung wird durch den serienmäßigen Einbau von elektrischen Fensterhebern und Halogeneinsätzen für Abblend- und Fernlicht ergänzt. Vom optischen Eindruck her glaubt man tatsächlich in einem Sportwagen zu sitzen, lediglich der fehlende Drehzahlmesser macht den Fahrer skeptisch. Die ersten Fahrkilometer bestätigen dann leider den

Schön und sanft

FORTSETZUNG

Verdacht: Obwohl der stärkere Einspritzmotor eingebaut wurde, der 97 PS abgeben soll, bleiben die Fahrleistungen unter den Erwartungen. Die Höchstgeschwindigkeit ist mit 175 km/h angegeben, doch ist die Beschleunigung auf Grund einer längeren Achsübersetzung schlechter als bei der Limousine. Spaß macht dagegen die Schaltung, die gut erreichbar auf der Mittelkonsole ruht und über kurze Wege exakt geführt wird.

Die mangelnde Motorleistung stellt an das Fahrwerk keine zu hohen Ansprüche. Im ganzen etwas straffer gefedert und gedämpft, vermittelt insbesondere das Cabrio mehr Fahrbahnkontakt. Dennoch wird der Komfort nur unwesentlich geschmälert. Die Fahrwerksabstimmung schien jedoch für schnelles Kurvenfahren noch nicht optimal zu sein. Beim Cabriolet machten sich beim Wedeln zudem Verwindungen des Chassis bemerkbar.

Windgeräusche selbst beim Coupé lassen auf keine gute aerodynamische Durchbildung schließen. Beim Cabriolet wird ab 120 km/h die Unterhaltung im Wagen sehr schwierig. Das Verdeck bleibt jedoch selbst bei höheren Geschwindigkeiten relativ ruhig.

Inwieweit gerade in Deutschland ein Markt für solche Autos besteht, bleibt abzuwarten. Für einen Preis um rund 20 000 Mark dürften ohnehin nur wenige Interessenten in Frage kommen, und diese können noch nahezu ein Jahr sparen, denn vor 1970 läuft die Auslieferung nach Deutschland nicht an.

J. R.