

peugeot504.info

motor

Rundschau

D 4976 D

18. April 1969 · Frankfurt/Main · 1,50 DM

8

Wir fahren: Lancia Flavia Coupé



Test Peugeot 504

komfortabel – geräumig – aber ...

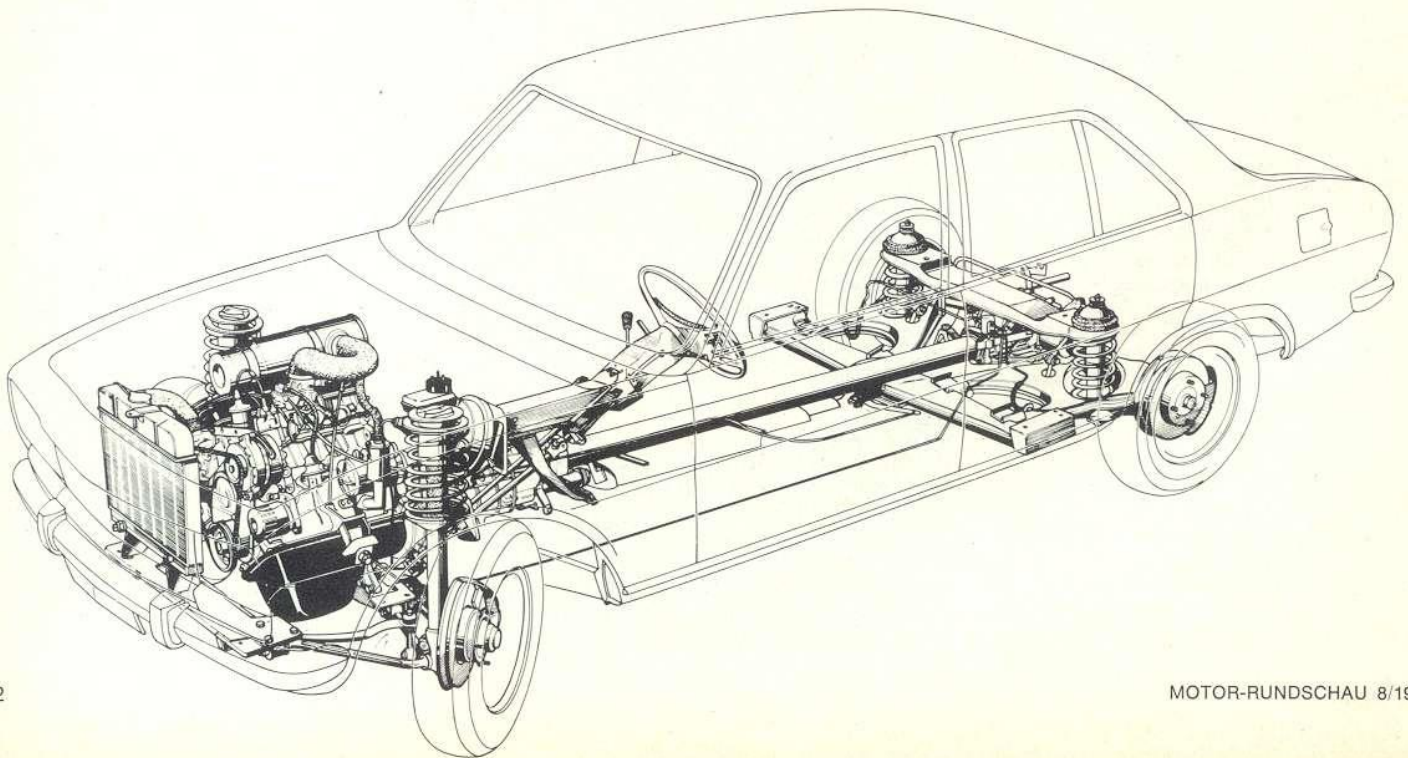


motor
Rundschau

TEST

PEUGEOT

504



Fünftürige, vier- bis fünfsitzige Stufenhecklimousine mit vorn eingebautem Motor und Hinterradantrieb. Wassergekühlter Reihenvierzylinder, schräg geneigt eingebaut, mit 1,8 L Hubraum und 83 PS. Vergasermotor. Einscheiben-Trockenkupplung, mechanisches Vierganggetriebe, Lenksäulenschaltung. Einzelradaufhängung ringsum: vorn McPherson-Federbeine (Schraubenfedern) und untere Dreieck-Querlenker, hinten Schräglenker und Schraubenfedern. Getriebe und Differential durch Kardanwellen-Schutzrohr fest miteinander verschraubt. — Einzelsitze vorn, dazu Nackenstützen serienmäßig. Rundinstrumente. Kofferraum im Heck, Kraftstofftank und Reserverad unterm Kofferraumboden.

Erste Eindrücke

Wenn ein Automobilwerk ein neues Modell sehr lange und sorgfältig vorbereitet, dann ist das zweifellos Peugeot. Dort überstürzt man nichts — und der Käufer kann sicher sein, daß dieses neue Modell mindestens die nächsten zehn Jahre nahezu unverändert gebaut wird. Das traf auf den 403 zu und den 404, der vom 504 nicht etwa abgelöst wird, sondern mit ihm ein Aufsteigemodell erhielt.

Diese vorsichtige Typenpolitik hat für den Käufer beachtliche Vorteile, setzt jedoch voraus, daß das Werk bei der Konstruktion des neuen Wagens großen Weitblick zeigt und sich nicht durch eine Augenblicksmode beeinflussen läßt. Beim Peugeot 504 sind Befürchtungen dieser Art unbegründet. Zwar wählte man eine konventionelle Karosserieform, doch kann man sicher sein, daß sie auch in acht oder zehn Jahren nicht altmodisch sein wird. Unter der Karosserie versteckte man jedoch ein aufwendiges Fahrwerk mit heute noch ungewöhnlich langem Radstand. Und das ist die Gewähr dafür, daß es in zehn Jahren kaum andere Autos mit wesentlich besserer Straßenlage geben wird, wenn Peugeot sich mit der Stoßdämpfer- und Federungsbestückung dem jeweiligen Stand anpaßt.

Daß mit dem 504 zuerst einmal französischen Ansprüchen Rechnung getragen wird, darf nicht verwundern. Zweifellos hat das seine guten Seiten. Andererseits aber geht die Entwicklung speziell in Deutschland etwas andere Wege. Das gilt z. B. für die Federung, die beim Peugeot sehr gut ist — wenn man schnell fährt. Langsames Fahren über Kopfsteinpflaster z. B. mag der 504 nicht. Aber auch Ausstattungsdetails und die Verarbeitung offenbaren Mängel. Das sehr preiswerte aber hartgängige Schiebedach z. B. ließ beim Testwagen an den Rändern Sonne, Regen durch und erzeugte kräftige Windgeräusche.

Auf der anderen Seite aber findet man im 504 eine Sitzkonstruktion, vor der man den Hut ziehen muß: das sind Stahlblechschalen, in die voluminöse Schaumgummikissen eingelegt werden. Diese Sitze haben zwangsläufig eine sehr hohe Eigendämpfung und katapultieren ihre Insassen nicht bei jeder Straßenunebenheit gegen das Wagendach. Aber warum sind die Verstellhebel dann so versteckt angeordnet, daß man sie während der Fahrt kaum betätigen kann? Sehr angenehm ist die große Leichtgängigkeit der Lenksäulenschaltung — aber warum keine Knüppelschaltung? Und warum hat man die Rundinstrumente nicht eine Nummer größer gewählt? Sieht man dann unter die Motorhaube, dann bedauert man es, dort keinen Sechszylinder vorzufinden. Der verfügbare Raum würde ausreichen, um auch einen Reihensechszylinder unterzubringen — und die Gerüchte, die vor Erscheinen des Wagens umliefen, erzählten von einem solchen Motor, der dann den Streiks im

vergangenen Jahr in Frankreich zum Opfer gefallen sein soll.

Jedoch ist unbestritten, daß der derzeitige Vierzylindermotor, der durch Vergrößerung des 404-Motors entstand, einer der besten und kultiviertesten seiner Art ist. Bäume reißt er freilich nicht aus, dazu ist das Auto zu schwer. Aber seine Alltagseigenschaften sind ausgezeichnet. Wer mehr

Peugeot 504

Limousine fünfplätzig, viertürig, Gürtelreifen 10 320,- DM

Wird nur mit Gürtelreifen geliefert!
Stahlschiebedach Aufpreis 150,- DM.
Mit 100-PS-Einspritzmotor 11 420,- DM.

Hersteller: Société anonyme des Automobiles Peugeot, Sochaux/Frankreich.
Importeur: Peugeot Automobile Deutschland GmbH, 66 Saarbrücken.

Leistung wünscht, kann den 100 PS starken Einspritzmotor nehmen, der ebenfalls ein enger Verwandter des 404-Motors ist.

Insgesamt aber ist der 504 ein gelungenes und gutes Auto sehr hoher Fahrsicherheit, das sich leicht fahren läßt und das schon heute einen genauso beständigen Freundeskreis besitzt wie der 404. Wir sind sogar der Überzeugung, daß der Erfolg des 504 auf dem deutschen Markt den des 404 übertreffen wird. Ihm werden sich manche Käufer zuwenden, die mit vergleichbaren anderen Wagen nicht oder nicht mehr zufrieden sind.

Die Konkurrenz

Es ist nicht leicht, für den Peugeot 504 im Konkurrenzvergleich den richtigen Rahmen zu finden. Im Preis liegt er zwischen dem Audi 100 LS und dem BMW 1800, in der Leistung jedoch unter ihnen. Nicht nur wegen der nur 83 PS, sondern vor allem durch sein ungünstiges Leistungsgewicht, das mit 15 kg/PS keine sonderlich guten Beschleunigungszeiten erwarten läßt. Aber auch der, allerdings sehr ausgewogene und bestens gefertigte Mercedes-Benz 200, der noch teurer ist als der 504, besitzt kein himmelstürmendes Temperament.

Wer Temperament sucht, wird nicht zum Peugeot 504 mit dem Vergasermotor greifen, obwohl das sehr gute Fahrwerk zum Schnellfahren verleitet. Zu diesem Preis gibt es bei BMW und Opel genügend schnellere Wagen. Jedoch ist der 504 für jene Fahrer interessant, die vom Opel Rekord oder dem Ford 17 M aufsteigen wollen, denen der Audi 100 LS durch seinen Frontantrieb nicht paßt und denen die viertürigen BMW-Wagen einen zu stark angeschlagenen Ruf haben. Andererseits wird der Peugeot die Interessenten für die Mercedes-Benz-Vierzylinder anziehen, da er bei zukunftsicherem Konzept kompakter ist.

Mit einer Länge von 4,49 m ist der Peugeot 504 äußerlich kein großes Auto, durch gute Raumnutzung gelang es jedoch, sehr vernünftige Innenmaße unterzubringen. Opel und Ford gehen verschwenderischer mit der Grundfläche um und bieten nicht mehr nutzbaren Innenraum. Übrig bleibt immer wieder der Audi 100, der auf unserem Markt der schärfste Konkurrent des Peugeot ist. Es ist nur schade, daß Peugeot den Preis des 504 nach der Vorstellung erhöhte, denn mit einem Grundpreis unter 10 000 DM wäre der Start des Wagens in Deutschland noch besser. Aber auch so wird er bei uns seine Käufer finden — und wenn wir

um den Bestand eines Modells keine Sorge haben, so um den Peugeot 504. Das Werk sollte jedoch recht bald darangehen und die Verarbeitungsqualität verbessern, die bei den derzeit gelieferten Wagen noch nicht befriedigt, und einige Ausstattungs-Korrekturen vornehmen! Von einem über Zehntausend-Mark-Auto erwartet man in dieser Hinsicht in Deutschland mehr.

Der Motor

Noch immer gehört der Motor des Peugeot 404 — und damit auch der des 504 — zu den modernen Triebwerken. Obwohl er keine obenliegende Nockenwelle besitzt, hängen bei ihm die Ventile V-förmig im Leichtmetall-Zylinderkopf. Sie werden über Stößel, Stößelstangen und Kipphebel betätigt, wobei zwei Kipphebelwellen benutzt werden, die jeweils fünffach gelagert sind. Selbstverständlich münden Ein- und Auslaßkanäle nach gegenüberliegenden Zylinderkopfseiten. Selbst die kurze Duplexkette des hochgelegten Nockenwellenantriebs besitzt einen hydraulischen Kettenspanner, und ebenso selbstverständlich ist die Kurbelwelle (mit vier Gegengewichten) fünffach gelagert. Es versteht sich am Rande, daß die Ventilschäfte abgedichtet sind, daß der Zylinderblock mit nassen Laufbüchsen bestückt ist und daß schließlich der Kühlerlüfter thermostatisch zugeschaltet wird, wenn die Kühlwassertemperatur über 81 Grad klettert. Ein „geschlossenes“ Kühlsystem gibt es hier jedoch nicht.

Bedauerlich ist nur, daß dieser schöne Motor durch einen einzigen Vergaser gespeist wird, dessen Lufttrichter mit 27 mm Durchmesser reichlich klein geriet. Aber das ist typisch französisch, denn ein Motor muß dort in erster Linie sparsam sein (wegen der für Europa einmalig hohen Kraftstoffpreise), alles andere rangiert hinterher. Der winzige Vergaser erklärt auch, warum die höchste Leistung erst bei 5400 U/min erreicht wird. Dieser Motor muß drehen, wenn man flott vorankommen will; aber: er ist ein spontaner Kaltstarter, der immer anspricht!

Auf der anderen Seite ergibt eine solche Vergaserbestückung einen außerordentlich geschmeidigen Motor, der zudem sehr elastisch ist. Nur hat man nicht viel von der Motorelastizität, weil das maximale Drehmoment im Verhältnis zum Wagen-gewicht zu gering ist. Man muß also fleißig schalten. Der 100 PS-Einspritzmotor mit seinen 17-mehr-PS hat zwar auch kein höheres Drehmoment (14 mkp gegen 13,7 bei nicht mitlaufendem Lüfter), aber er ist doch deutlich lebendiger.

Die Hoffnung, durch den kleinen Vergaser Benzin zu sparen, erweist sich denn im täglichen Fahrbetrieb als Trugschluß; wie erzielten bei normaler Fahrweise beim Peugeot 504 fast die gleichen Verbrauchswerte wie bei dem mit zwei (großen!) Doppelvergasern bestückten BMW 2002 T1. Hier hat Peugeot den Hang nach äußerster Sparsamkeit so kräftig übertrieben, daß das Gegenteil erreicht wurde. Trotzdem mögen wir den Motor, und wir sind sicher, daß er ein sehr langes Leben erreicht. Die Voraussetzungen dazu sind vorhanden, und trotz Stößelstangenantrieb ist der Ventiltrieb sehr drehzahlfest. Die Fluttergrenze der Ventile liegt jenseits jeder vernünftigen Drehzahl. Aber auch der Ölverbrauch ist sehr niedrig, er war während der Testzeit nicht meßbar. — Sehr geringe mechanische Motorgeräusche, sehr gute Ansaug- und Auspuffgeräuschdämpfung! — Alle wichtigen Aggregate sind gut zugänglich.

Getriebe und Antrieb

Im Gegensatz zum allgemeinen Trend verwendet Peugeot auch beim 504 eine Lenksäulenschaltung,



Eine in der Form fast zeitlose Karosserie. Bestechend langer Radstand, der gute Fabregenschaften und Platz für vier große Türen schafft.

motor
Rundschau **TEST**

Gerade die Buggestaltung läßt die ruhige Linienführung erkennen; erfreulich wenig Chromschnickschnack, kräftige Gummibörner an der Stoßstange.

Durch das nach hinten heruntergezogene Heck kann der Fahrer die Wagenecken nicht erkennen und der großflächige Kofferraum wird unnötig flach.

peugeot504.info

die jedoch zu den ganz wenigen guten ihrer Art gehört. Sie ist sehr leichtgängig, exakt und hat nicht zu lange Schaltwege. Der Schalthebel liegt zudem so dicht hinter dem Lenkrad, daß man ihn auch erreicht, wenn man angeschnallt ist und mit gestreckten Armen fährt. Die Synchronisierung ist ausreichend schnell, sie ist auch gemäßigt-sportlicher Schaltweise gewachsen. — Getriebe-Laufgeräusche gering.

Die Spannweite von 3.67:1 (erster bis vierter Gang) ist etwas reichlich bemessen, denn darauf vier Gänge zu verteilen, ist nicht einfach. Die Sprünge von Gang 1 zu 2 und von 2 nach 3 sind nicht zu groß, wohl aber der von Gang 3 nach 4. Man muß — besonders mit beladenem Wagen — an selbst leichten Autobahnsteigungen kräftige Geschwindigkeitseinbußen hinnehmen, bevor man zurück in den dritten Gang schalten kann.

Interessant ist beim Peugeot 504, daß Motor (mit Getriebe) und Differential durch ein langes, kräftig dimensioniertes Rohr miteinander verbunden sind. In diesem Rohr läuft die Kardanwelle. Der Motor-Getriebeblock ist nur etwa in dessen Schwerpunkt gelagert, die zweite Lagerung befindet sich hinten am Differential, so daß der Motor sich beim scharfen Beschleunigen nicht gegenüber dem Differential verdrehen kann. Erfolg: hohe Gleichförmigkeit der Kraftübertragung an den Rädern, so daß (trotz des sehr langen Radstandes) die Hinterräder auch bei schmieriger oder glatter Fahrbahn kaum jemals durchdrehen, auch wenn das zu provozieren versucht.

Die Hinterräder hängen an Schräglenkern, die Kraftübertragung durch Differential zu den Rädern erfolgt über Gelenkwellen mit je zwei homokinetischen Gelenken. — Kardanwelle zwar ungeteilt, aber mit Stützlager im Kardanwellen-Schutzrohr.

Fahreigenschaften und Federung

Die hervorstechendsten Merkmale des 504-Fahrwerks sind langer Radstand und Einzelradaufhängung ringsum. Die Vorderräder werden an McPherson-Federbeinen und unteren Dreieck-Querlenkern geführt. Drehstabstabilisator serienmäßig, wobei der Stabilisator keine Radführungsfunktionen hat. Hinten besitzt der Wagen sehr breit gelagerte Schräglenker, Abfederung durch Schraubenfedern. Drehstabstabilisator auch hier. Die Schräglenker-Drehachsen sind nur ganz leicht gegen die Wagenquerachse angestellt, so daß Spur- und Sturzänderungen beim Einfedern in sehr engem Rahmen bleiben. Zahnstangenlenkung, Lenkgehäuse hinter der Vorderachse, gekrümmte Lenksäule mit Hardyscheibe und Kreuzgelenk.

Insgesamt ist das Fahrwerk also nicht avantgardistisch, doch gehört es zu den besten die heute gebaut werden. Alle Teile sind solide und vertrauenerweckend konstruiert und wir glauben nicht, daß sich hier auch bei langer Laufzeit schwache Stellen finden. Unangenehm ist nur, daß der Wagen eine Reihe von Schmierstellen besitzt, so daß die Lebensdauer der zugehörigen Gelenke von der Sorgfalt der Werkstatt abhängt.

Durch den vorn eingebauten Motor müßte der 504 ein Untersteuerer sein, doch auf der Waage zeigt sich eine fast ideale Gewichtsverteilung. Mit zwei Insassen auf den Vordersitzen sind die Achslasten vorn und hinten nahezu gleich. Der Erfolg zeigt sich dann auch in der Praxis: das Auto ist fast neutral mit ganz leichtem, kaum spürbarem Hang zum Untersteuern. Durchfährt man eine Kurve mit Gas, so gelingt es, den Wagen geringfügig übersteuern zu lassen. Die Kurven-Grenzgeschwindigkeiten liegen außerordentlich hoch, so daß man selbst bei forscher Fahrweise kaum jemals die Fahrwerksreserven in Anspruch nehmen muß. Getrübt wird das Fahrvergnügen lediglich durch die

Zum Vergleich

	Peugeot 504	BMW 1800	Audi Super 90	Opel Rekord	Ford 17 M V-6	Mercedes-Benz 200
Preis in DM	10 320,— ¹⁾	10 711,— ¹⁾	8390,— ¹⁾	8109,— ¹⁾	8353,— ¹⁾	10 450,— ¹⁾
Hubraum Liter	1,8	1,8	1,8	1,9	1,8	2,0
Motorleistung PS/U/min	83/5400	90/5250	90/5250	90/5100	82/5100	95/5000
Literleistung PS/L	46,2	50	51,0	47,5	45,5	47,6
Höchstgeschwindigkeit km/h	155	164	164	158	155	163
Beschleunigungszeiten in sec 0/ 80 km/h	9,0	7,6	8,3	8,8	10,0	11,0
0/100 km/h	14,4	11,5	11,8	13,5	16,0	15,7
0/120 km/h	22,0	17,4	17,4	20,1	23,2	21,9
Reiseverbrauch im Mittel L/100 km	12,6 Super	13,0 Super	12,5 Super	13,0 Super	13,3 Super	14,2 Super
Gewicht fahrfertig kg	1230	1075	1020	1040	1080	1375
Leistungsgewicht kg/PS	15,0	11,95	11,4	12,8	13,2	14,5
Zul. Gesamtgewicht kg	1680	1470	1475	1480	1520	1830
Länge/Breite cm	449/169	450/171	438/163	457/176	472/176	469/177
= m ²	7,6	7,7	7,2	8,1	8,3	8,3
Sitzbreiten vorn/hinten cm	139/136	139/138	136/136	142/140	145/145	150/150
Sitzlänge cm ¹⁾	185	186	186	186	187	186
Bereifung	175 HR 14	6.00 S 14	6.45/165 S 13	6.40—13	6.40—13	175 HR 14
Scheibenbremsen	4	2	2	2	2	4
Türen	4	4	4	4	4	4
Test in MR	8/69	—	14/67	7/67	24/68	15/68

¹⁾ Sitzlänge = Beinfreiheit vorn plus Sitztiefe vorn, plus Beinfreiheit hinten plus Sitztiefe hinten.

²⁾ Mit 100-PS-Einspritzmotor 11 420,— DM. — Aufpreis Schiebedach 150,— DM.

³⁾ Aufpreis Schiebedach 555,— DM.

⁴⁾ Aufpreis Schiebedach 363,— DM. — Der größere Audi 100 mit 80 PS = 8890,— DM, als LS mit 100 PS = 9520,— DM.

⁵⁾ Aufpreis Schiebedach 398,— DM. — Als Rekord L = 8486,— DM.

⁶⁾ Aufpreis Schiebedach 500,— DM.

⁷⁾ Aufpreis Schiebedach 566,— DM. — Als „220“ mit 105 PS = 10 900,— DM.

Alle Preise ab Werk bzw. Importeur.

Erfüllte MR-Wünsche

1 2 3 4 5 7 10 12 13

Im Wagengrundpreis enthalten

1. Sicherung gegen Türaufspringen bei Unfall. 2. Außentürschlösser auf beiden Wagenseiten. 2. Türfeststeller bei geöffneter Tür. 4. Einzelsitze vorn. 5. Gegen

Vorklappen gesicherte Vordersitze bzw. -lehnen. 6. Elastischer breiter Haltegriff im Griffbereich quer vor dem Beifahrer. 7. Für Vornsitzen 3-Punkt-Halterung für Sicherheitsgurte. 8. Handbremshebel neben Fahrersitz (rechts oder links). 9. Große Ablagen im Fahrer- und Beifahrer-Griffbereich. 10. Hinten exakt geführte Starrachse oder fast spurkonstante Einzelradfederung. 11. Niveau-Regelung der Karosserie. 12. Keine oder nur sehr geringe Seitenwindempfindlichkeit. 13. Gürtelreifen serienmäßig oder wahlweise ohne Aufpreis.

PRO

- Ausgezeichnete Kaltstarteigenschaften! Keine Warmlaufprobleme
- Sehr kultivierter Motor hoher Geschwindigkeit
- Gute Motorkonstruktion, durchdachte, aufwendige Konzeption
- Kühlerlüfter thermostatisch an- und abschaltbar
- Niedriges Geräuschniveau
- Leichtgängige Schaltung!
- Synchronisierung auch schnellerer Schaltweise gewachsen
- Sehr durchdachtes Fahrwerk-Gesamtkonzept
- Beispielhaft langer Radstand zur Wagenlänge!
- Einzelradaufhängung ringsum, exakte Radführung
- Ausgezeichnete Fahreigenschaften, sehr sicheres Fahrwerk!
- Wagen bleibt auch dann gutmütig, wenn man eine Kurve zu schnell anfährt
- Gürtelreifen serienmäßig
- Sehr gute Sitze! Sehr hohe Sitzmaterial-Eigen-dämpfung!
- Gute Sitz-Seitenführung
- Liegesitz mit eingelassenen Kopfstützen serienmäßig!
- Gute Fahrposition, leichtgängige Lenkung
- Vier Türen serienmäßig. Sehr bequemer Einstieg auch in den Fond
- Kindersicherungen in den hinteren Türen serienmäßig
- Kompakte Karosserie
- Innenraumgröße durch gute Raumausnutzung dem Preis angemessen
- Gefällige, moderne und gutaussehende Karosserie
- Heizung und Lüftung gut

- Gutes Licht, Scheinwerferverstellung von Hand je nach Wagenbelastung
- Kofferraum mit ebennem Boden, gut zu nutzen
- Reserverad unter Kofferraumboden, von außen zugänglich
- Äußere Glanzteile aus rostfreiem Stahl

KONTRA

- Für Wagengewicht und Preis zu geringes Temperament
- Für Fahrleistungen zu hoher Preis
- Motor durch zu kleinen Vergaser zu stark gedrosselt
- Kraftstoffverbrauch nur bei sehr vorsichtiger Fahrweise niedrig
- Noch immer Lenksäulenschaltung — warum nicht Knüppelschaltung serienmäßig?
- Etwas reichliche Getriebe- und Schwinge- mit zu großem Sprung zwischen Gang 3 und 4
- Federung spricht bei langsamer Fahrt zu hart an!
- Lenkung zwar leichtgängig, aber viel zu reichlich
- Bei Belastung sinkt das Wagenheck zu stark ein
- Nur Einkreisbremse. Schwimmsattel-Scheibenbremsen ziehen nicht immer gleichmäßig
- Handbremse nur mittelmäßig
- Handbremshebel zielt aufs rechte Fahrerbein!
- Innenraumverarbeitung nicht tadellos, könnte besser sein
- Rundinstrumente zu klein
- Kein Handgriff vor dem Beifahrer am Armaturenbrett
- Zündschloß zielt aufs linke Fahrerknie
- Heiz-Lüftungshebel zu weit vom Fahrer entfernt
- Abstellplatz für Kupplungsfuß durch Scheibenwascher blockiert
- Kofferraumhöhe durch abfallendes Heck unnötig eingeschränkt



motor
Rundschau

TEST

Die sehr gut gestalteten Sitze stützen in allen Richtungen, und Fahrer der unterschiedlichsten Größe finden immer eine bequeme und sichere Körperhaltung.

Die Hinterachskonstruktion ist im Prinzip nicht neu. Auffällig die sehr breite Lagerung der Schräglenker und deren geringer Ausstellwinkel. Das Differential bildet den dritten Aufhängungspunkt des Antriebsblocks, mit dem es durch das kräftige Mantelrohr um die Kardanwelle fest verbunden ist. (rechts)

Auch bei ganz zurückgeschobenen Sitzen noch bequem Platz für zwei Personen im Fond. Eine dritte Person sitzt wegen des voluminösen Kardantunnels nicht mehr so gut. Großer Türausschnitt!

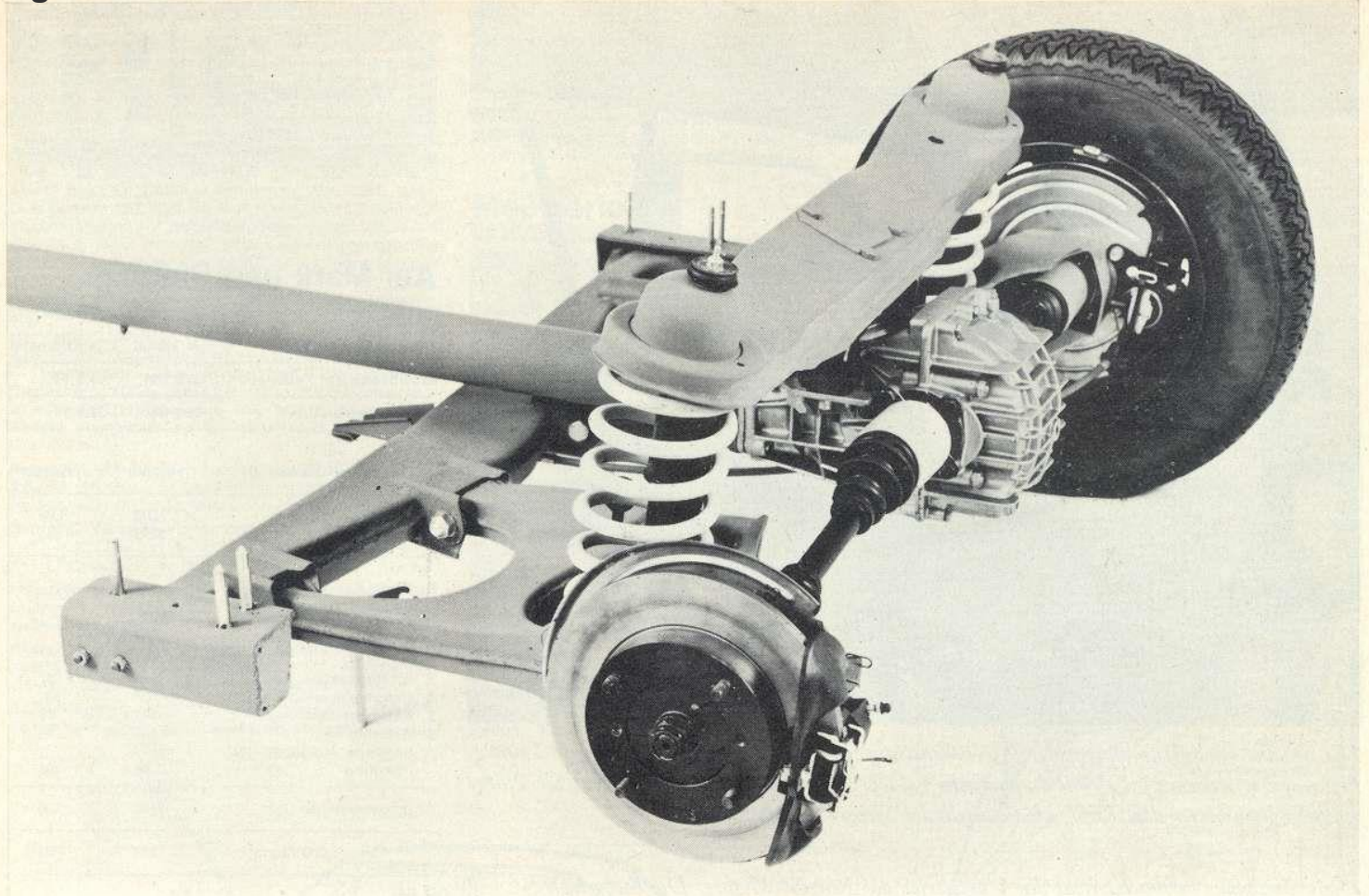


zwar sehr leichtgängige, aber mit 22,2 : 1 viel zu reichlich übersetzte Lenkung, die insbesondere Serpentina in den Bergen zu einer schweißtreibenden Kurbelei werden läßt. Andererseits hat diese Lenkung den Vorteil, daß sich das Lenkrad auch dann noch leicht drehen läßt, wenn man mit nur langsam kriechendem Wagen in eine Parklücke manövriert.

Haben uns die Fahreigenschaften des Wagens sehr gut gefallen, so trifft das auf die Federung nicht mehr zu. Zwar ist sie sehr komfortabel und besitzt ein hohes Schluckvermögen auch für grobe Fahrbahnebenheiten – wenn man schnell fährt. Bei niedrigen Geschwindigkeiten jedoch spricht sie zu hart an. Auch Kopfstein- oder Kleinpflaster bewältigt sie nicht. Die Schuld daran kann man nicht den am Testwagen montierten Michelin X AS (Dimension 175 HR 14) in die Schuhe schieben, denn aus Erfahrung mit anderen Wagen wissen wir, daß diese Reifen trotz Stahlgürtel komfortabel ablaufen. Wir vermuten, daß Peugeot mit isolierenden Gummielementen zwischen Radaufhängungen und Karosserie sparsam umging und daß außerdem die Stoßdämpfer (die von Peugeot selbst hergestellt werden) nicht der letzte Schrei sind.

Die Schraubenfedern (vorn und hinten) sind dagegen nicht zu hart: wird der Wagen beladen, dann sinkt er hinten stark ein, so daß Peugeot zumindest wahlweise eine Niveauregelung anbieten sollte.

Der Peugeot hat Schwimmsattel-Scheibenbremsen vorn und hinten, Einkreisssystem. Jedoch werden Bremsflüssigkeitsstand und Abnutzungsgrad der Beläge zum Armaturenbrett signalisiert, wenn ein bestimmter Stand unterschritten wird. An der Hinterachse gibt es einen lastabhängig wirkenden



Bremskraftbegrenzer. Unterdruck-Bremskraftverstärker serienmäßig.

Offensichtlich verwendet Peugeot einen sehr weichen Bremsbelag, denn die Bremsen wirken bei langsamer Fahrt ein wenig zu giftig und zeigen schon bei mäßiger Erwärmung Fading. Außerdem stellten wir auch hier wieder fest, daß die schwimmenden Sättel gelegentlich in ihren Führungen haken, so daß die Bremswirkung rechts und links nicht immer ganz gleichmäßig ist. Mit den in deutschen Autos üblichen Festsätteln hat man diesen Kummer nicht.

Bei normaler Fahrweise reicht die Bremswirkung aus. Wer jedoch ständig mit beladenem Wagen fährt und auch gelegentlich die Alpen überquert, sollte bei Peugeot wegen „härteren“ Bremsbelägen nachfragen.

Die Handbremse wirkt auf die hinteren Scheiben und hat ordentliche Feststellwirkung. Höheren Ansprüchen wird sie nicht gerecht. Leider sitzt der Handbremshebel unter dem Armaturenbrett und ist nur schwer erreichbar. Außerdem zielt er aufs rechte Fahrerknie. — Kurvenneigung der Karosserie mittelstark, Seitenwindempfindlichkeit sehr gering!

Karosserie und Ausstattung

Der Peugeot ist ein gut aussehendes Auto mit gefällig-unauffälliger Karosserie, die auch nach einigen Jahren noch nicht veraltet sein wird. Ausreichend niedrige Gürtellinie, große Fensterflächen (ohne störende Ausstellfenster). Die Sicht ist deshalb von allen Plätzen aus sehr gut, lediglich vom Fahrersitz aus nach hinten nicht: durch das abfallende Heck sieht man beim Rückwärtsfahren die hinteren Begrenzungen des Wagens nicht. Der mit 274 cm für diese Wagengröße sehr lange Radstand erlaubt vier vernünftig große Türen,

durch die man sehr bequem zu allen Sitzplätzen gelangt. Vorn findet man Einzelsitze, hinten eine durchgehende Sitzbank. Diese Sitze sind überlegt konstruiert und gefallen uns sehr gut. Die Vordersitzlehnen sind zudem an den Seiten nach vorn gewölbt und geben den Insassen seitlichen Halt bei Kurvenfahrt, so daß sich der Fahrer nicht mehr am Lenkrad festklammern muß. Liegesitzbeschläge serienmäßig, so daß sich jede gewünschte Lehnenneigung einstellen läßt. Beim Verschieben des Sitzes nach vorn fährt der Sitz gleichzeitig nach oben. Für Fahrer um 1,80 m Größe reicht die Längsverschiebung des Fahrersitzes gerade aus, doch sollte sich der Sitz noch mindestens eine Raste weiter nach hinten schieben lassen.

Obwohl der Wagen nur 4,49 m lang ist und zudem kräftige Vordersitz-Rückenlehnen verwendet werden, ist für die Fondpassagiere auch bei ganz zurückgeschobenen Vordersitzen genügend Beinraum vorhanden. Da die Sitzkonstruktion hinten der vorderen sehr ähnlich ist, sitzt man auch im Fond sehr bequem.

Armaturenbrett und Türen sind mit kräftigen Kunststoffpolstern versehen, doch stört sehr, daß das Armaturenbrettpolster nicht aus einem Formteil besteht, sondern aus mehreren Stücken, die „zusammengeflickt“ wirken und zudem im Bereich der Heizungs-Lufthebel zu labil sind. Die Verarbeitung ist französisch-großzügig, und wir können uns vorstellen, daß hier nach längerer Laufzeit-Klapper-, Klirr- und Quietschgeräusche auftreten. Gesamtlackierung jetzt wesentlich verbessert. Nicht gefallen will uns auch, daß die Rundinstrumente zu klein gerieten und daß der Scheibenwischer-Schalter am Armaturenbrett sitzt. Immerhin hat auch die fußbetätigte Wascherpumpe einen Wischerkontakt, so daß man Wischer und Wascher schnell in Tätigkeit setzen kann, wenn Not am

Mann ist. Jedoch sitzt der Fußknopf genau dort, wo man bei längeren Fahrten den Kupplungsfuß abstellen möchte. Das sollte geändert werden! Unschön das Zünd-Lenkschloß vor dem linken Fahrerknie, der Handbremshebel vor dem rechten und noch unangenehmer der billige Außenspiegel, der durch den Fahrtwind verdreht wird und auf holperigem Pflaster zittert.

Die Heizung ist sehr wirksam, ebenso die Frischluftzufuhr mit indirekter Innenraumentlüftung.

Vor dem Beifahrer Handschuhkasten im Armaturenbrett, dazu abgedecktes Ablagefach zwischen den Vordersitzen. Handgriff für den Beifahrer nur an der Tür, das reicht nicht aus!

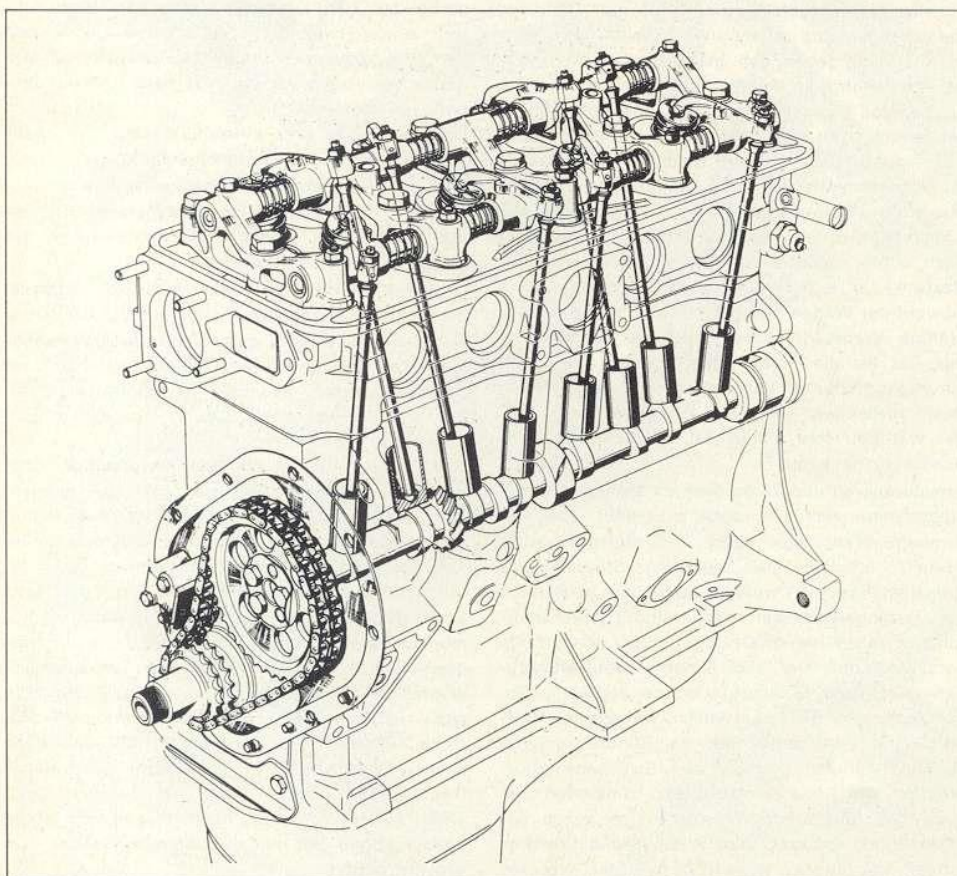
Großer Kofferraum mit ebenem Boden im Heck, durch große Grundfläche noch gut nutzbar, doch Kofferraumhöhe durch das abfallende Heck im hinteren Teil arg beschnitten. Reserverad unter dem Kofferraumboden, ebenfalls Kraftstofftank. Batterie im Motorraum vorn links. — Ringsherum Einschicht-Sicherheitsglas.

Der Peugeot 504 ist ein hochinteressantes Auto, bei dem zahlreiche Lösungen gefunden wurden, die beispielhaft sind. Trotzdem findet man mühe-los Punkte, die zur Kritik reizen, und man trennt sich zwiespältigen Herzens von diesem Auto. Jedoch hat gerade Peugeot bewiesen, daß man sehr ernsthaft jeder Kritik nachgeht und wenn immer möglich, Abhilfe schafft. Aber auch beim derzeitigen Stand kann man den Wagen unbedenklich empfehlen, wenn man ein Auto sucht, das man nicht nach ein oder zwei Jahren verkaufen will. Ohne Zweifel wird dieser Peugeot 504 mindestens ebenso lange leben wie seine älteren Geschwister. Das zu wissen, ist für Viele sehr viel wert. Dazu erhält man mit dem 504 einen Wagen, der in die Spitzengruppe der fahrsichersten Autos der Gegenwart gehört.



Die in die Rücklehne eingearbeitete Nackenstütze ist in dieser Form keine gute Lösung. Herausgezogen verringert sie die Lehnenhöhe zu sehr. Nur für kleine Fahrer steht die Stütze genügend hoch hinter dem Kopf, wo sie allein der Sicherheit dienen kann.

Diese Zeichnung veranschaulicht den Ventiltrieb des Peugeot-Motors. Die hochgelegte Nockenwelle mit Duplex-Kettenantrieb betätigt die v-förmig im Zylinderkopf hängenden Ventile über Stößel, Stößelstangen und Kipphebel. Bei dieser Nockenwellenanordnung sind dazu zwei Kipphebelwellen und die eigenartige Schrägstellung der Stößelstangen notwendig.



Auf Mark und Pfennig

bei 20 000 km Jahresfahrleistung	je Monat	je Kilometer
Kaufmännische Kalkulation	579 DM	34,5 Pf
Private Kalkulation	392 DM	23,5 Pf

Selbstkostenberechnung	kaufm*)	privat**)
A. Anschaffungspreis		
1. Listenpreis ab Grenze	DM 9293	DM 10 315
B. Feste Kosten im Jahr		
1. Verzinsung des Anlagekapitals ¹⁾	360	—
2. Abschreibung des Anlagekapitals ²⁾	909	—
3. Kraftfahrzeugsteuer	259	259
4. Haftpflichtversicherung ³⁾	601	601
5. Kaskoversicherung ⁴⁾	441	39
6. Unterstellung	480	—
7. Sonstige Ausgaben und Rundung	90	91
Insgesamt pro Jahr	3140	990
pro Monat	262	83

C. Betriebskosten je km	Pf	Pf
1. Abschreibung des Anlagekapitals ⁵⁾	1,8	—
2. Kraftstoffverbrauch ⁶⁾	7,3	8,1
3. Schmierstoffverbrauch	0,6	0,7
4. Reifenersatz ⁷⁾	1,4	1,5
5. Reparaturen und Wartung	6,6	7,3
6. Sonstige Ausgaben und Rundung	1,3	0,9
Insgesamt pro Kilometer	19,0	18,5

*) Ohne Mehrwertsteuer
**) Einschl. 11% Mehrwertsteuer

Die Gesamtkosten je Monat und Kilometer stellen sich wie folgt:

Jahresfahrleistung in km	je Monat in DM		je Kilometer in Pf			
	kaufm.	private ¹⁾	kaufm.	private ¹⁾	²⁾	
	Kalkulation		Kalkulation			
10 000	420	237	40	50,5	28,5	5,0
15 000	500	314	40	40,0	25,0	3,0
20 000	579	392	40	34,5	23,5	2,5
30 000	737	546	40	29,5	22,0	1,5
40 000	895	700	40	27,0	21,0	1,0

Markbeträge auf volle D-Mark, Pfennigbeträge auf halbe und volle Pfennige gerundet.

Erläuterungen

- 1) 7% vom halben Kaufpreis mit Bereifung, Überführung, Zulassung usw. sowie einschl. 7% Investitionssteuer.
- 2) Halber Kaufpreis ohne Bereifung, geteilt durch 5 Jahre Lebensdauer (einschl. 7% Investitionssteuer).
- 3) Prämie für Deckungssummen von 500 000/100 000/20 000 DM einschl. 5% Versicherungssteuer (für Orte mit 100 000 Einwohnern und mehr).
- 4) Bei kaufmännischer Kalkulation Prämie für Vollkaskoversicherung mit DM 500,— Selbstbeteiligung, bei privater Rechnung für eine Teilkaskoversicherung, jeweils einschl. 5% Versicherungssteuer.
- 5) Halber Kaufpreis ohne Bereifung, geteilt durch 250 000 km Höchstfahrleistung.
- 6) Testverbrauch 12,6 Liter Superbenzin je 100 km.
- 7) Zugrunde gelegte Höchstfahrleistung der Reifen 37 500 km.
- 8) Diese Beträge sind abzuziehen, wenn bei kaufmännischer Kalkulation keine Garagenkosten zu berücksichtigen sind, bzw. zuzuschlagen, wenn bei privater Rechnung Garagenkosten in Frage kommen.

Motor wassergekühlt. Vierzylinder-Vergaser-Viertakter. Reihenmotor. Ventile schräg hängend von seiti. Nockenwelle (Kettenantrieb) über Stößel, Stößelstangen und Kipphebel gesteuert. Ventilspiel kalt Einlaß 0,1 mm. Auslaß 0,25 mm. Einlaß öffnet 0° 30' voT, schließt 35° nuT. Auslaß öffnet 35° 30' vuT, schließt 10° noT. — Kurbelwelle fünffach gelagert. Bohrung/Hub 84/81 mm. Hubraum 1796 (nach Steuerformel 1783) ccm. Leistung 83 PS bei 5400 U/min. Literleistung 46,2 PS/L. Max. Drehmoment 13,7 mkp bei 3000 U/min. Verdichtung 8,35 (Superkraftstoff). — **Batteriezündung.** Zündfolge 1 — 3 — 4 — 2. Einst. 10° voT. Unterbrecherkontaktabstand 0,4 mm. Zündkerzen 14 mm. AC 44 x L oder Marshal 35 HS. Elektrodenabstand 0,6 mm. Batterie 12 V 55 Ah. Wechselstrom-Lichtmaschine 350 W. Anlasser Ducellier 6189. — **Vergaser.** Solex Fallstrom 34 PBI CA 5. Einstelldaten: Lufttrichter 27, Hauptdüse 145, Luftkorrekturdüse 170, Leerlaufdüse 50. — 56-Liter-Tank im Heck. — **Schmierung** durch Druckumlauf. Papierfilter im Hauptstrom. Füllmenge 4,0 L. Ölorte Mehrbereichsöl 20 W/30/40. Ölwechsel alle 5000 km. — **Kühlung** mit Wasser, Pumpenumlauf mit Thermostat. Flüssigkeitsmenge 7,8 L.

Kupplung. Einscheiben-Trockenkupplung mit Federscheibe. Hydraulisch betätigt. Kupplungsspiel 0 mm am Fußhebel (Nachstellung automatisch).

Getriebe. Viergang vollsynchronisiert. Übersetzungen 3,67 — 2,17 — 1,41 — 1,0. — R = 3,6. Ölfüllmenge 1,15 L. Ölorte 20 W/30/40. Ölwechsel alle 10 000 km.

Hinterachse. Antrieb mit Hypoid-Verzahnung. Übersetzung 3,9. — Füllmenge 1,2 L. Ölorte SAE 90. Ölwechsel alle 150 000 km.

Räder. Felgen 5 J x 14 Tiefbett. Radsturz 0° 38'. Vordspur 4,5 ± 1 mm. Nachlaufwinkel 2° 40'. — Bereifung 175—14 XAS. — Luftdruck vorn/hinten 1,5/1,8 atü.

Radaufhängung. Vorn Einzelradaufhängung an Federbeinen und Zugstreben. Drehstabstabilisator. — Hin-

ten Doppelgelenk-Achsen. Aufhängung an Dreieck-Schräglenkern. Schraubenfedern. Drehstabstabilisator.

Lenkung. Zahnstangenlenkung mit geknickter Sicherheitslenksäule. Gesamtübersetzung 22,2 : 1. Wendekreis 10,9 m. — 4,5 Lenkradumdrehungen von Anschlag zu Anschlag.

Bremsen. Zweikreisbremssystem. Vorn und hinten Scheibenbremsen. Scheibendurchmesser 273 mm. Lastabhängiger Bremskraftbegrenzer hinten.

Meßwerte

(siehe auch Diagramme und „Zum Vergleich“)

Geschwindigkeiten in den Gängen I. = 0 bis 48, II. = 24 bis 82, III. = 40 bis 127, IV. = ab 54 km/h.

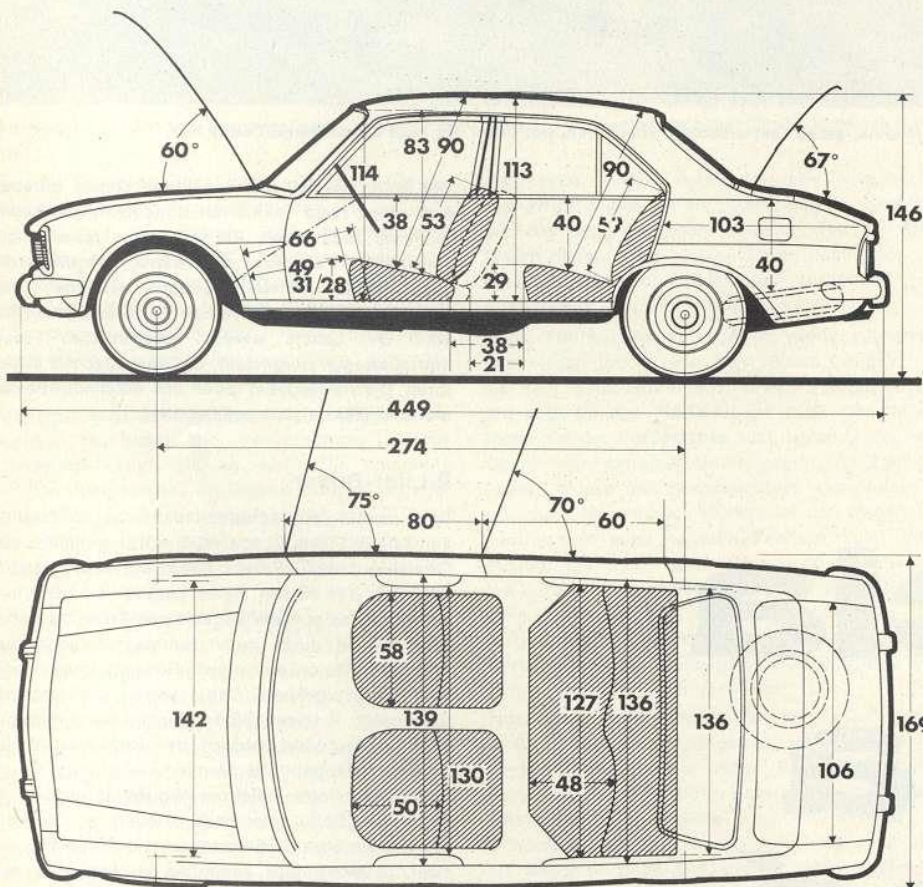
Maximale Steigfähigkeit mit voller Nutzlast: 28,5% (Werkangabe).

Reiseverbrauch Super 11,1 bis 14,5 L/100 km
11,1 — 11,8 — 12,0 — 12,5 — 12,7 — 13,1 — 13,4 — 14,5 L/100 km

Gewicht
Gewicht leer fahrbereit 1230 kg
Zulässiges Gesamtgewicht 1680 kg
Gewichtsverteilung: leer fahrfertig vorn/hinten = 635/595 kg = 51,6/48,4%. Mit Fahrer vorn/hinten = 675/630 kg = 51,7/48,3%.

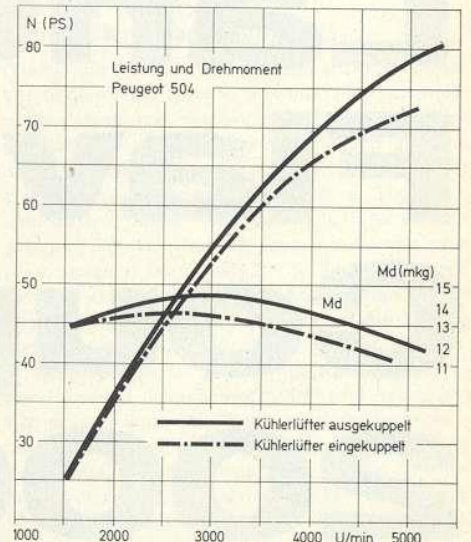
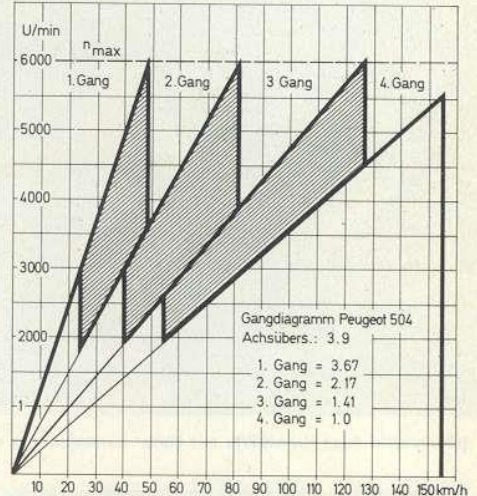
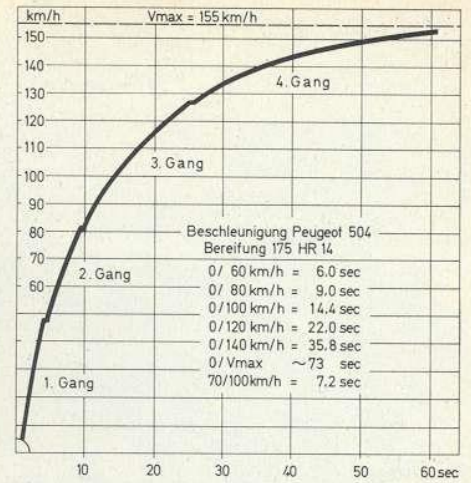
Geräuschentwicklung im vierten Gang
bei 60 km/h = 75 phon
bei 80 km/h = 79 phon
bei 100 km/h = 80 phon
bei 120 km/h = 86 phon
bei 140 km/h = 89 phon
bei 155 km/h = 94 phon

Tester
Beurteilung und Messungen:
Joachim Fischer, Ing. Christian Bartsch, Peter Behse.
Kostenrechnung: Dipl.-Kfm. M. Schöpke
Prüfung März 1969



Ellbogenfreiheit vorn 142 cm, hinten 138 cm.

Zur MR-Meßnorm: Vordersitze und Lehnen in Mittelstellung. Innenraumhöhen unmittelbar vor den Sitzen. Volle Raumbreite dicht über Mitte der Sitzflächen, dazu Raumbreite zwischen den Armlehnen. Kopffreiheit von Mitte Sitz (leicht eingedrückt) parallel zur Rücklehne bis Dachfläche. Sitzhöhe an leicht belasteten Vorderkanten. Beinfreiheit von Oberkante Sitz bis Boden zwischen den Pedalen. — Nicht Türbreiten, sondern Breite der freien Tür-ausschnitte. — Nutzbarer Gepäckraum Mittelmaße.



MOTOR-KRITIK -Tests mit vergleichbaren Meßwerten seit 1936 — entwickelt zum Test der

motor
Rundschau