

moot

AUTO-KRITIK

E 5939 D

12

PREIS DM 1.20
Belgien bfr 19.—, Dänemark dkr 3.65, Finnland Fmk 1.50, Italien LIT 250, Luxemburg Lfr 18.—, Niederlande hfl 1.55, Norwegen nkr 2.50, Österreich S 8.50, Schweden skr (inkl. moms.) 2.35, Schweiz sfr 1.40, USA \$ —.50
Printed in Germany
15. Jahrgang
14. 6. 1969

Test vergleich

Audi 100/ Peugeot 504

Test Fiat 850

Automatik

Test Ford Capri

Sechszylinder



Sicherheit auf Reisen

Gepäck richtig laden ■ Dachlast ■ Gepäckraum ■
Anhängelast ■ Empfehlenswerte Versicherungen



mot

AUTO-KRITIK

motorama

mot 13 ist am 25. Juni am Kiosk

INHALT NUMMER 12



Tests	
Vergleich Audi 100/Peugeot 504	10
Fiat 850 Idroconvert	23
Ford Capri 2000/2300	25

Kaufberatung	
Gebrauchte Sportwagen: Glas/BMW, Austin-Healey/MG, Triumph, Fiat	30
Wie reif ist der Renault 16?	34

Urlaub	
Sorgen mit der Ferienlast	16
Unfall im Ausland	20
Welche Ersatzteile mitnehmen?	22
Wenn Autofahrer müde werden	38

Wohnwagen	
Test Knaus Südwind	46

Allgemein	
Zubehör: AccuLux, Blix-Pflege, Sonnenblende	40
Dornenreicher Weg zur HKZ	42
Bootszubehör: Bosch-Staubsauger, Grundig Satellit/Ocean Boy, VDO-Geschwindigkeitsmesser	44
Buchbesprechungen	49

Ständige Rubriken	
Leser-Meinung	4
Leser-Erfahrungen	6
notizen und meinungen	8
aktuell-Firmennachrichten	10
Rat und Hilfe	52
Die Letzte Seite	54



VEREINIGTE MOTOR-VERLAGE GMBH
Verlag und Redaktion
7000 Stuttgart 1, Leuschnerstraße 1, Telefon 299291

Frontberichte

Krächend meldeten sich Flugzeugmikrophone, Filmschauspieler Rühmann und Volkspolitiker Strauß beobachteten als Piloten zum Ruhm des ADAC den Kraftverkehr, Funkhäuser riefen Polizeiposten an, Reporter berichteten von unterwegs, Rotes Kreuz und Abschleppwagen besetzten Rastplätze in Wartestellung, das Fernsehen suchte nach Kolonnen und Unfällen für die Regional- und Abendnachrichten, Schlagzeilen wurden vorformuliert: Unfallreiche Feiertage, Unfallrekord etc. etc.

Nichts gegen redliches Bemühen, nichts gegen Nachrichten über Stauungen, ratsame Routen, Vorsorge mit allen Mitteln der Nachrichtentechnik. Aber der Apparat läuft mehr und mehr auf Übertouren. Katastrophenstimmung wird verbreitet, ehe heraus ist, ob sich auf den Straßen überhaupt eine Katastrophe anbahnt. Das macht die nervös, die ruhig bleiben sollen, nämlich die Autofahrer, die sich wie Todgeweihte fühlen müßten, wenn sie den Ätherlärm nicht schon gewohnt wären. In der Abstumpfung liegt aber eine besondere Gefahr, und ungut ist auch die Beunruhigung der Zurückbleibenden, wenn Verwandte und Bekannte durch scheinbar ungeheure Gefahren heimwärts steuern müssen. Die Gefahren sind nicht so ungeheuer. „Pfungsttage mit Unfallrekord“ lasen wir auf der Titelseite des Massenblatts, aber zumindest für unser Bundesland meldete die Tageszeitung mit genauen Vergleichszahlen, daß zu Pfingsten weniger Unfälle passiert sind als im Vorjahr, zu Ostern war es ebenso. Ferner muß man, so schrecklich auch solches Herumrechnen ist, die Zahl der Feiertagsunfälle mit dem statistischen Durchschnitt für die gleiche Zahl von Werktagen vergleichen, und es gibt besondere Feiertags-Unfallursachen, die mit der Verkehrsdichte nichts zu tun haben, so vor allem der Festtagsuff am Abend.

Nun können die Aktivisten der Verkehrswarnung durchaus darauf pochen, die gesunkene Unfallziffer sei auch ihr Verdienst. Dagegen ist nichts zu sagen, doch die Steigerung der Katastrophenstimmung im voraus muß gebremst werden, die Einsatzstimmung im Funkhaus darf nicht aufs autofahrende Publikum übertragen werden – Sachlichkeit und Kühle sind gesünder. Es darf nicht dazu kommen, daß Reporter geradezu mit unbewußter Enttäuschung reagieren, wenn ein angerufener Polizeibeamter nicht Schlimmes zu melden hat. Und auch mit Vorauslenkung des Verkehrs sollte man vorsichtig sein. Am Ostermontag zum Beispiel ist derart vor der Autobahn gewarnt worden, daß wir auf der Autobahn gefahren sind – zum Ausprobieren bewußt zügig, ohne Schwierigkeit. Soweit wir die parallellaufende Landstraße zeitweise übersehen konnten, war dort der Verkehr dichter. Ein ähnliches Ergebnis ergab zu Pfingsten eine Testfahrt von Fernsehreportern in Baden-Württemberg.

Wie gesagt: Nichts gegen gute Absichten, nichts auch gegen sachliche Beratung des Autofahrers, aber bitte ohne schrille Töne, ohne Schwarzmalerei; schön korrekt, wie die Polizei es vielfach so gut kann. Nicht auf Unfallmeldungen stürzen, als ob sie ersehnt seien. Daß Verkehr umgeleitet werden muß, weil ein Unfall passiert ist, genügt als Mitteilung vollkommen, Einzelheiten machen Nervöse nur nervöser, und es ist schließlich auch Unsinn, unsichere Fahrer durch moralische Schreckschüsse auf Nebenstraßen zu scheuchen, wo sie unfallträchtiger fahren als auf der Hauptader. Autofahrer ist nicht gleich Autofahrer, das wird bei der Beratung ohnehin oft vergessen, und die Möglichkeiten unterschiedlicher Tips je nach Fahrtziel und Ortskunde sind auch noch viel zu wenig ausgebaut. Und wer ein Mikrofon vor der Nase hat, der sollte eine Landkarte vor den Augen und im Kopfe haben, damit er auch aus eigener Kenntnis die näheren Hinweise geben kann, statt den Polizeibeamten naive Fragen zu stellen, als ob er selbst aus Posemuckel wäre.

Klarer Fall: Mehr Sachlichkeit, weniger Katastrophenstimmung – nicht Frontbericht, sondern Tips zum Tage, so wollen wir's unterwegs im Radio hören, und die Atemlosigkeit des rasenden Reporters paßt besser in den Sportfunk. PS

TEST

aktuell

Firmen- nachrichten

FORD

In den technischen Daten zu den Ford Capri 1300/1500 (Heft 9/69) schrieben wir: „keine zulässige Anhängelast“. Diesen Hinweis entnahmen wir dem Kraftfahrzeugschein des Testwagens. Wie wir nun erfahren, stammten die Testwagen noch aus der Vorserie, die durch eine Einzelabnahme des TÜV für den Verkehr freigegeben wurden. Die Anhängelast war dabei nicht berücksichtigt worden. Bei den normal typgeprüften Capri der Serie ist auch eine Anhängelast zulässig. Nachfolgend die offiziellen Werte für die verschiedenen Capri-Modelle, jeweils in der Reihenfolge ungebremste und gebremste Anhänger bei Wagen mit mechanischem Getriebe und ungebremste und gebremste Anhänger bei automatischem Getriebe:

- Capri 1300 (50 PS)
450 kg, 550 kg, keine, keine;
 - Capri 1500 (60 PS)
450 kg, 650 kg, 300 kg, 300 kg;
 - Capri 1700 (75 PS)
450 kg, 850 kg, 450 kg, 500 kg;
 - Capri 2000 (85 PS)
500 kg, 850 kg, 500 kg, 850 kg;
 - Capri 2000 (90 PS)
500 kg, 900 kg, 500 kg, 900 kg;
 - Capri 2300 (108 PS)
500 kg, 1200 kg, 500 kg, 1200 kg.
- Vom Werk empfohlene zulässige Dachlast entsprechend unseren Angaben in den technischen Daten: 50 kg.
- Ab sofort erhalten alle Capri-Modelle einen großen Kraftstofftank für 62 Liter. Die Capri-Vierzylinder hatten bisher nur einen 48 Liter-Tank. Der größere Tank war ursprünglich nur den Sechszylindermodellen vorbehalten.

VOLKSWAGEN

VW wendet sich gegen Gerüchte, die von einer Produktionseinstellung des VW 411 oder von einer Ablösung durch einen VW/K 70 sprechen. Der VW 411 habe die Erwartungen des Werks erfüllt. Tatsächlich konnten im ersten Vierteljahr 1969 ca. 7500 VW 411 in der Bundesrepublik neu zugelassen werden. Das ist etwa die gleiche Zahl wie alle Escort oder alle Peugeot zusammen. Wir glauben nicht, daß VW den Typ aufgeben wird. Der Verlust an Markenprestige und Investitionen wäre zu schwerwiegend. Voraussichtlich wird man zur IAA mit dem 75 PS-Einspritzmotor zusätzlichen Schwung ins doch recht träge VW 411-Geschäft zu bringen versuchen.

PLUSPUNKTE

Audi gegenüber Peugeot:

- Geringere Preise
- Besser verarbeitete Ausstattung, bessere Vorsorgen gegen Rost
- Günstiges Zwischenmodell Audi 100 S ohne Peugeot 504-Gegenstück
- Besseres Ansprechen der Federung auf kleine Unebenheiten
- Lenkung beim Rangieren leichtgängiger
- Größerer Gepäckraum
- Gediegener ausgeführte Innenausstattung
- Billigere (nicht schlechtere) Reifen
- Geringeres Wagengewicht günstig fürs Beschleunigen vor allem bei voller Belastung, bei gleicher Beanspruchung geringerer Verbrauch
- Weniger Windgeräusche, bessere Scheibenwischer
- Werkstattversorgung gleichmäßiger
- Geringerer Wertverlust bei Wiederverkauf

Peugeot gegenüber Audi:

- Bessere Handlichkeit durch kürzere Karosserie, niedrige Gürtellinie, besonders enger Wendekreis
- Besonders gutes Schluckvermögen der Federung bei hoher Geschwindigkeit
- Lenkradschaltung günstig in Fingerreichweite, sehr leichtgängig, Schalten ohne Loslassen des Lenkrads möglich
- Hecklast besonders günstig über der Achse, durch Ladung weniger verändertes Gewicht im Überhang
- Reserverad unter Gepäckraumboden nach unten herausnehmbar
- Kopfstützen serienmäßig, einstellbar und einziehbar
- Schlenwerfer je nach Belastung ohne Werkzeug einstellbar
- Sehr billiges Schiebedach
- Getriebeautomatik schon lieferbar (auch mit Getriebeautomatik Zulassung für Anhänger!)
- HR-Reifen besonders langlebig auch bei hoher Beanspruchung
- Etwas ruhigeres Fahrverhalten bei scharfer Kurvenfahrt auf schlechter Fahrbahn
- Bei scharfer Fahrweise voraussichtlich bessere Reifenlebensdauer
- Praxisgerechte Werkzeugunterbringung

Gemeinsame Pluspunkte:

- Straßenlage beträchtlich besser als bei Ford 17/20 M, Oper Rekord, VW 411, Federung komfortabler als BMW
- Zeitgemäße Vorsorgen für Innere Sicherheit
- Bequeme Unterbringung für vier Personen auf langer Fahrt, Rücksitzbreite für drei Personen ausreichend
- Angenehme Motoreigenschaften, gute Elastizität, gute Überholreserven
- Hohes technisches Niveau der Gesamtkonstruktion

Der Peugeot kam zuerst, aber durch schleppende Lieferung gewann er keinen Marktvorsprung in Deutschland, und das spontane Interesse vieler Käufer wurde durch zwei negative Punkte gebremst: Erstens ist der Peugeot 504 vielen Betrachtern nicht schön genug, zweitens ist er enttäuschend teuer. Und im Zusammenhang mit dem Preis ist auch die Leistungsstaffelung für deutsche Käuferinteressenten nicht glücklich: Der Vergasermotor ist auf Normalkraftstoff abgestimmt, mit entsprechend gemäßigter Leistung; das ist zwar für einen Teil der Interessenten ein Pluspunkt, aber als Alternative gehört für deutsche Ansprüche in dieser Klasse dazu eine Superkraftstoff-Version mit ca. 90 PS, sie dürfte höchstens 500 DM teurer sein. Peugeot bietet den 504 Einspritzer mit 100 PS, aber der kostet 1200 DM mehr als der Vergaser-504, und ohnehin waren die Preise des 504 eine herbe Enttäuschung, ganz besonders im Vergleich zu den Audi 100-Preisen. Siehe Vergleich im Kapitel Ausstattung und Tabelle Preise/Kosten S. 14.

Demgegenüber hat Audi perfekt in die deutsche Marktücke hineingebaut. Erstens äußerlich: Dezentere Stil mit Anklang an Mercedes und doch nicht Mercedes, bis auf Überladung des 100 LS mit Chrom-

zierat wird über das Äußere kaum diskutiert, man findet ihn schön. Sodann stimmt die Leistungsstaffelung: Audi 100 mit 80 PS für Normalkraftstoff, Audi 100 S mit 90 PS für Superkraftstoff, Audi 100 LS mit 100 PS, Super selbstverständlich. Preise genau im richtigen Bereich.

Von vornherein ergibt sich auch eine Vorsortierung der Käufer durch die Tatsache, daß einem deutschen Fabrikat in Deutschland größeres Vertrauen entgegengebracht wird als einem ausländischen.

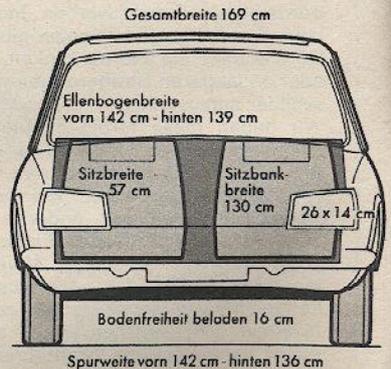
Audi hat in Verarbeitung und Ausstattung soviel optische Seriosität hineingebaut, daß der Peugeot schon auf den ersten deutschen Blick dagegen abfällt, auch wenn man seinen inneren Qualitäten nicht mißtraut.

Ferner hat Audi ca. 30 Prozent mehr Händler und ist durch die viel diskutierten Verbindungen VW-Audi-NSU nebst Kooperation mit Mercedes positiv im Gespräch, während Peugeot nur einen Teil des Publikums überhaupt näher interessiert.

Der Audi hat Oberwasser gegenüber dem Peugeot, von vornherein. Das ist keine Frage. Doch das macht die technische Konkurrenz nicht weniger interessant. Von vornherein möchte mancher kaufen, was die Mehrheit



Audi 100





MINUSPUNKTE

Audi gegenüber Peugeot:

- Starkes Einrucken des Triebwerks bei schroffem Wechsel Gasgeben/Gaswegnehmen
- Lenkradschaltung weniger günstig angelegt, bei Knüppelschaltung Durchsteigen zur anderen Wagenseite erschwert
- Weniger Kompaktwagengefühl (beim Peugeot raffiniert geneigte Gürtellinie)
- Etwas schlechtere Wendigkeit und Handlichkeit durch mehr Karosserielänge und größeren Wendekreis
- Koppelung von Ausstattungs- und Motorausführung, Audi 100/80 PS nur mit vereinfachter Ausstattung, Aufpreis für Bremskraftverstärker, Lenkungsdämpfer nicht lieferbar
- Sitzpolsterung nicht ganz so gut abgestimmt wie bei Peugeot 504, keine Kopfstützen
- Federungsverhalten auf grober und stark welliger Fahrbahn nicht ganz so ruhig wie beim Peugeot
- Automatische Starthilfe nicht ganz so betriebssicher wie Choke beim Peugeot 504 und unproblematischer Kaltstart bei Einspritzer-504
- Frontantrieb fürs Anfahren auf Glätte bergauf und für Montage von Schneeketten ungünstiger als Hinterradantrieb

Peugeot gegenüber Audi:

- Höhere Preise, beim Vergaser-504 nicht viel Temperament und Spitze fürs Geld, Einspritzer beträchtlich teurer
- Still vor allem innen für deutsche Käufer mehr Geschmackssache als beim Audi
- Nachlässige Verarbeitungen in vielen Einzelheiten, bisher bei Peugeot-Modellen häufig Beanstandungen wegen frühem Rost und Mängeln an Einzelheiten (bei sehr guter Qualität und Fertigungskontrolle bei wichtigen Organen!)
- Armaturen und Handbremse weniger günstig angelegt
- Starke Windgeräusche
- Keine Zweikreisbremse

Audi und Peugeot gemeinsam:

- Erstes Produktionsjahr, noch nicht volle Ausreifung am Detail (aber keine Gefahr von Kinderkrankheiten)
- Hubraum beim Audi für die Wagengröße, bei Peugeot fürs Wagengewicht für deutsche Marktansprüche etwas knapp, Zweitlitermotoren zugunsten von Kraftreserve und Laufruhe bei den Normalkraftstoff-Versionen wünschenswert, dazu jeweils S-Versionen für hohe Ansprüche an Reisewagen-Kraftreserve besonders in Verbindung mit Automatik

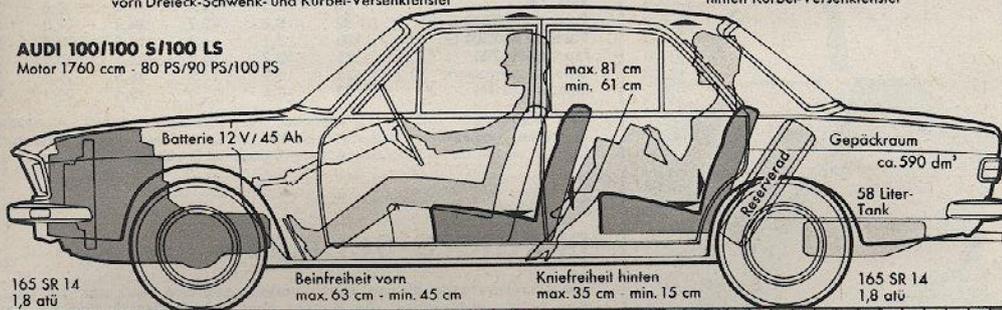
Peugeot 504



Fahrzeug-Leergewicht fahrfertig 1050 kg - zulässige Zuladung 480 kg - zulässiges Gesamtgewicht 1530 kg
vorn Dreieck-Schwenk- und Kurbel-Versenkfenster hinten Kurbel-Versenkfenster

AUDI 100/100 S/100 LS

Motor 1760 ccm - 80 PS/90 PS/100 PS



165 SR 14
1,8 atü

Beinfreiheit vorn
max. 63 cm - min. 45 cm

Kniefreiheit hinten
max. 35 cm - min. 15 cm

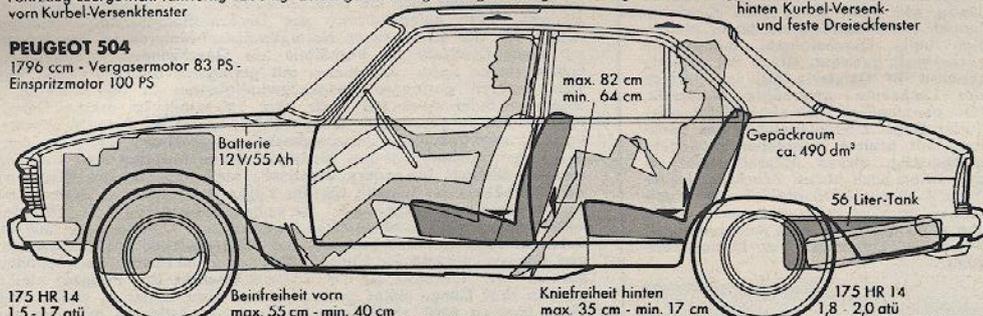
165 SR 14
1,8 atü

Radstand 267,5 cm - Gesamtlänge 459,0 cm, AUDI 100 LS 462,5 cm - Gesamthöhe unbelastet 142,1 cm - Bodenfreiheit unbelastet 19,5 cm, belastet ca. 16,5 cm - Türöffnung hoch/breit vorn 91/86 cm, hinten 90/65 cm - Innenräumlänge Armaturenbrett bis Rücksitzlehne ca. 175 cm - Sitzfläche unbelastet zu Dach (Pfeile sind Meßpunkte) vorn/hinten 93/88 cm - Sitzhöhe (vordere Sitzkante unbelastet bis Fußboden) vorn/hinten 30/35 cm - Sitzfläche lang vorn/hinten 47/47 cm

Fahrzeug-Leergewicht fahrfertig 1200 kg - zulässige Zuladung 480 kg - zulässiges Gesamtgewicht 1680 kg
vorn Kurbel-Versenkfenster hinten Kurbel-Versenk- und feste Dreieckfenster

PEUGEOT 504

1796 ccm - Vergasermotor 83 PS -
Einspritzmotor 100 PS



175 HR 14
1,5-1,7 atü

Beinfreiheit vorn
max. 55 cm - min. 40 cm

Kniefreiheit hinten
max. 35 cm - min. 17 cm

175 HR 14
1,8 2,0 atü

Radstand 274 cm - Gesamtlänge 449 cm - Gesamthöhe unbelastet/belastet 146/141 cm - Bodenfreiheit belastet 16 cm - Türöffnung hoch/breit vorn 90/88 cm, hinten 89/65 cm - Innenräumlänge Armaturenbrett bis Rücksitzlehne ca. 177 cm - Sitzfläche unbelastet zu Dach (Pfeile sind Meßpunkte) vorn/hinten 93/87 cm - Sitzhöhe (vordere Sitzkante unbelastet bis Fußboden) vorn/hinten 32/32 cm - Sitzfläche lang vorn/hinten 48/47 cm

nicht will, gerade in dieser Klasse. Der Audi hat auch einen gewissen Zug von biederer Bürgerlichkeit, dem gegenüber der Pininfarina-Stil und manche Raffinesse des Peugeot positiv absticht, wenn man progressiv gesinnt ist. Siehe die Tests in unserer Zeitschrift (Audi 100-Serie in Heft 8/69, Peugeot 504 in Heft 6/69).

Das Dilemma gerade für kritische Betrachter liegt darin, daß beide Wagen von Könnern von weitgehender Freiheit geschaffen worden sind; der hohe Stand der Autotechnik ohne engstirnige Bindung an die Technik von Vormodellen mußte zu bemerkenswerten Konstruktionen führen, bei denen sich mehr die Auffassungen der Konstrukteure als die konstruktiven Qualitäten unterscheiden.

Unsere Schnittzeichnungen zeigen, wie einig sich die Konstrukteure der so weit voneinander entfernten Werke im Punkte Innenraum und Sitzbreiten sind. Hier wird demonstriert, was als Norm für einen bequemen Mittelklassewagen zu betrachten ist. Unterschiedlich sind interessanterweise die Auffassungen über Gepäckraum. Deutsche Tendenz: Möglichst viel Gepäckraum, bei französischen Wagen sind die Gepäckräume durchweg kleiner. Hier steht Auffassung gegen Auffassung. Möglichst viel Laderaum und besonders auch

peugeot504.info

Ladehöhe für sperriges Gepäck sind ein positives Argument, negativ wirkt sich großer Gepäckraum aus, wenn er mit schwerer Last vollgestopft wird und die Achslastverteilung zum Nachteil der Straßenlage beeinflusst. Da beim Audi der Motor vor der Vorderachse liegt, konnte man sich Gepäckgewicht im hinteren Überhang leisten. Beim 504 ist das Motorgewicht zwischen der Vorderachse konzentriert, der Gepäckraum kürzer, die schräg geschnittene Haube verhindert hohes Stauen ganz hinten, Last mehr auf der Achse, beim Kurvenfahren weniger Unterschied der Eigenschaften ohne und mit Gepäcklast.

Daß im übrigen der geringere Gepäckraum beim Peugeot 504 nicht auf Unvermögen, sondern auf Absicht beruht, zeigt die Wagenlänge: der Peugeot ist 10 cm kürzer als der Audi, zum Teil auch durch die etwas kürzere Motorhaube. Im Verhältnis zur Länge ist der Achsabstand beim Peugeot groß, dennoch ist der Wendekreis klein, im Punkte Wendigkeit und Kompaktheit ist der Peugeot dem Audi überlegen.

Straßenlage bei beiden Wagen sehr gut, aber für keinen Augenblick könnte man sie verwechseln. Nicht wegen des Unterschiedes Frontantrieb/Hinterradantrieb. Beide Bauarten legt man heute auf neutrale Eigenschaften an, ohne ausgeprägtes Untersteuern oder Übersteuern. Aber der Audi wirkt viel leichter und ist es, 1050 kg Leergewicht gegen 1200 kg des Peugeot! Bodenhaftung der Räder beim Audi ausgezeichnet, feineres Anfedern als beim Peugeot, aber wir schrieben es schon im Peugeot-Test: Der schwerere Wagen liegt satter auf der Straße. Das ist kein objektives Sicherheitsplus, aber man kann es subjektiv so empfinden. Dafür allerdings hat der Motor beim Peugeot mehr zu schleppen, man merkt es an der Beschleunigung, man vermißt auch deshalb eine Superversión des Vergaser-504.

Im Audi stecken Auffassungen von Mercedes, der fortschrittliche Leichtbau stammt aus der Mercedes-Küche, aber das Mercedes-Gefühl am Steuer hat man eher beim Peugeot. Der Audi wirkt buchstäblich französischer, durch-

aus im Guten, mit fein ansprechender langhubiger Federung ähnlich Renault 16. Der Peugeot schwebt über große Unebenheiten bei hoher Geschwindigkeit bewundernswert, etwas ruhiger noch als der Audi, dafür federt er härter an. Die harten HR-Reifen, die nach der Norm eigentlich gar nicht nötig wären, spielen dabei mit. Französisch bei beiden Wagen die hohen Türschwellen, Bestandteil der selbsttragenden Karosseriekonstruktion, lästig beim Ein- und Aussteigen.

Beide Wagen sind dröhnfrei, Karosserie sehr ruhig, konstruktivem Fortschritt entsprechend. Bei beiden Wagen ergibt sich dadurch das Problem hervortretender Nebengeräusche. Beim Audi hört man den Motor heraus, jetzt nicht mehr so sehr wie bei einem Teil der frühen Serie, aber in diesem einzigen Punkt ist der Audi 100 kein Wagen gehobener Mittelklasse, sondern nur Durchschnitt. Beim Peugeot ist das Motorgeräusch besser gedämpft, und am Einspritzer, dem wir nach negativen früheren Erfahrungen mit dem 404 doch mißtrauisch gegenüberstehen, ge-

wannen wir neue Freude; es ist eine sehr schmiegsame und feine Maschine, und die Leistung paßt auch besser zu Preis und Figur des Wagens als der Vergasermotor. Dafür muß man sich beim Peugeot mit Windgeräuschen abfinden, die wir im ersten Test nach Redaktionsumfrage als nicht so schlimm empfanden, die uns beim ergänzenden Einspritzer-Test mit viel Autobahnfahrt dann aber doch sehr störten.

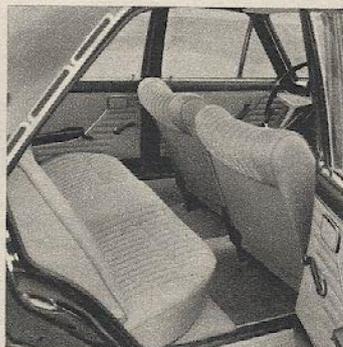
Ausstattung

Den Audi 100 gibt es in drei Ausstattungsversionen, gekoppelt jeweils mit den Motoren, dazu viele Extras. Peugeot liefert für den 504 zwei Ausstattungsversionen: Normal, wahlweise mit Schiebedach, und Super Luxe, serienmäßig mit Schiebedach.

Der Peugeot 504 kostet ab Auslieferungslager Saarbrücken mit 83 PS-Vergasermotor 10 319,83 DM. Aber die meisten Wagen



Audi: Sehr hohe Türschwellen, störend beim Ein- und Aussteigen. Niedriger Mittelkanal, bei Wagen mit Lenkschaltschaltung bequemes Durchsteigen zur anderen Wagenseite. Instrumente sehr gut im Blick, Tachometer großflächig. Stil, Material und Finish der Ausstattung ergeben den Eindruck sehr deutscher repräsentativ-seriöser Ordentlichkeit.



Peugeot: Hohe Türschwellen ebenso lästig wie beim Audi, dazu Getriebetunnel und Mittelkonsole hoch, hinderlich beim Durchsteigen. Instrumente recht breit gestreut, Blech am Armaturenbrett in Cafeteria-Stil. Im Bereich der Lenksäule unverhüllte Mechanik, eine ganz andere Welt als im Audi, aber voller Gags: Doppelspeichen des Lenkrads mit breiten Hauptasten besonders griffünstig, dickes Aufprallpolster, in den Türen auch hinten Schräggriffe (beim Audi nur im Modell LS vorn), Kopfstützen an Vordersitzlehnen serienmäßig und versenkbar, auf dem Armaturenbrett anhebbare Luftkanäle zur Lüftungslung.



BESCHLEUNIGUNGSVERGLEICH

Modell	Leistung		0-80		0-100		0-120		0-140		Spitze
	PS	sec	sec	sec	sec	sec	sec	sec	km/h		
Audi 100	80	9,4	14,5	22,9	42,6	155					
Audi 100 S	90	8,6	13,0	20,2	33,0	160					
Audi 100 LS	100	8,1	12,5	19,0	30,0	160					
Peugeot 504 Vergaser	83	9,6	14,3	22,6	41,1	155					
Peugeot 504 Einspritzer	100	8,0	12,4	18,9	29,9	165					
BMW 1800	90	8,2	12,4	18,5	28,4	165					
BMW 2000	100	8,2	12,0	17,0	25,4	170					
Citroen ID 19	78	11,0	17,0	26,0	40,3	160					
Fiat 125	90	7,9	12,2	19,0	33,0	160					
Ford 17 M/1800 S	82	9,8	15,7	24,2	37,0	155					
Ford 20 M/2300 S	108	7,7	11,7	17,6	28,5	165					
Mercedes 200	95	10,2	15,2	23,5	35,0	160					
Opel Commodore	115	9,9	13,3	18,8	26,9	170					
Renault 16 TS	83	8,6	13,0	19,4	30,6	160					

Alle Messungen mit zwei Personen, Tachometer korrigiert. Abweichende Angaben gegenüber früheren Heften beruhen auf neuen Messungen. Spitze = mittlere Höchstgeschwindigkeit auf ebener Autobahn.

RICHTIGES SCHALTEN

Die Einzelwerte zur obigen Beschleunigungstabelle kann man den Diagrammen rechts entnehmen, die Kurven sind aufschlußreich für das Verhältnis der Beschleunigung je nach Motorversion. Beim Audi wie beim Peugeot wird deutlich, daß die Ausführungen für Normalkraftstoff (Audi 100/80 PS, Peugeot 504 mit Vergasermotor, 83 PS) schon im unteren Geschwindigkeitsbereich unterlegen sind, Superkraftstoff und höhere Verdichtung nutzen den Hubraum besser aus. Der Leistungsunterschied zwischen Audi 100 S und LS wird hingegen nur im oberen Geschwindigkeitsbereich deutlich.

Zu beachten sind auch die unterschiedlichen Endgeschwindigkeiten in den Gängen. Dazu aufschlußreich die Drehzahl/Geschwindigkeitsdiagramme rechts. Für die schwächeren Normalkraftstoff-Motoren ist der Achsantrieb auf mehr Drehzahl im Verhältnis zur Geschwindigkeit untergesetzt, die Gänge liegen tiefer. Zusammen mit geringerer Spitzendrehzahl ergeben sich dadurch geringere Endgeschwindigkeiten in den Gängen, doch immerhin beim Audi 100 noch über 120 km/h im dritten Gang. Der Peugeot 504-Vergasermotor dreht nicht so willig auf 6000 U/min, die links im Diagramm besonders angezeichneten Endgeschwindigkeiten in den Gängen liegen deshalb bei ihm niedriger. Beide Motoren sind allerdings im unteren Bereich besonders elastisch, auch das Drehzahl/Geschwindigkeits-Verhältnis ist günstig für die Zugkraft im unteren Drehzahlbereich, beachtenswert bei Wagenwahl für hohes Anhängergewicht. Für die stärkeren Motoren bei Audi und Peugeot knappere Unteretzung, auf weniger Drehzahl angelegt, dementsprechend höhere Geschwindigkeitsspannen in den Gängen, wichtig für zügiges Überholen im oberen Geschwindigkeitsbereich. Mit Rücksicht auf das höhere Gewicht des Peugeot sind seine unteren drei Gänge tiefer gestaffelt, auf mehr Zugkraft, auch bringt der Motor über ca. 6000 U/min kaum mehr auszbare Leistung, während man den Audi höher ausdrehen kann (wenn auch nicht mit sehr viel Gewinn); um so beachtlicher ist aber die Beschleunigung des Einspritzer-Peugeot, nur durch das höhere Wagengewicht liegt sie geringfügig unter der Beschleunigung des Audi 100 LS.

werden gleich mit Schiebedach für 150 DM Aufpreis geliefert, Gesamtpreis also 10 469,83 DM. Zur Super Luxe-Ausstattung für 1050 DM gehören das Schiebedach und reine Luxusattribute wie Ledersitze und Metalleffektlackierung, deren praktischer Wert zweifelhaft ist. Der 504 mit 100 PS-Einspritzmotor kostet ohne Schiebedach 11 519,83 DM, mit Schiebedach 11 669,83 DM. Das Spitzenmodell 504 Einspritzer Super Luxe kostet 12 569,83 DM. Vom 504 Automatik sind jetzt die ersten Wagen in Deutschland eingetroffen, Aufpreis 920 DM. Lieferung nur in Verbindung mit 83 PS-Motor, Preis ohne Schiebedach 11 239,83 DM, mit Schiebedach 11 389,83 DM. Das Grundmodell Audi 100 (mit 80 PS-Motor, in den Fahrleistungen vergleichbar mit dem 504) kostet als Viertürer 8890 DM, der 100 S (mit 90 PS-Motor) und das Spitzenmodell 100 LS (mit 100 PS-Motor, in den Fahrleistungen vergleichbar mit dem 504 Einspritzer) 9590 DM. Die Zweitürer kosten jeweils 300 DM weniger, aber sie sind vorerst noch nicht in Produktion, den Peugeot 504 gibt es

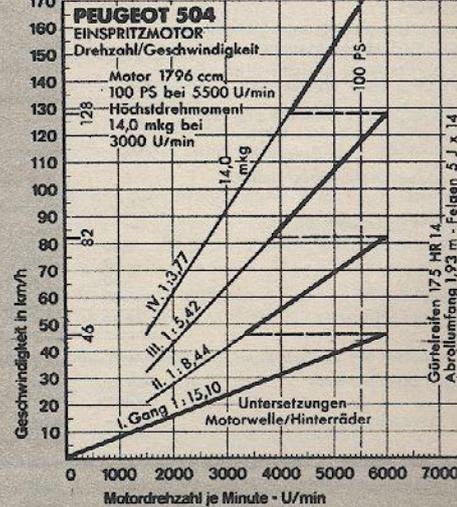
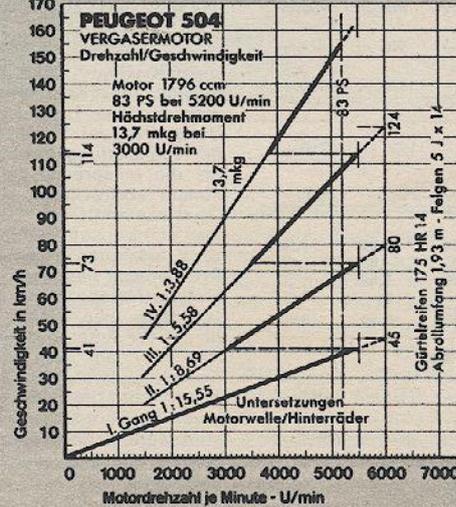
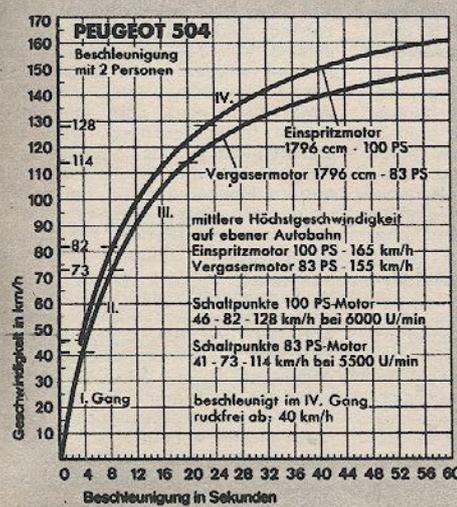
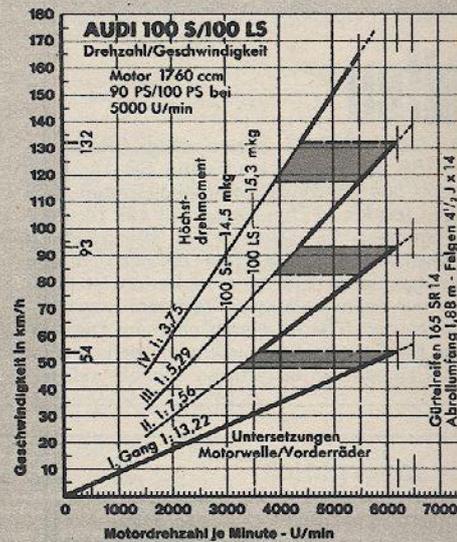
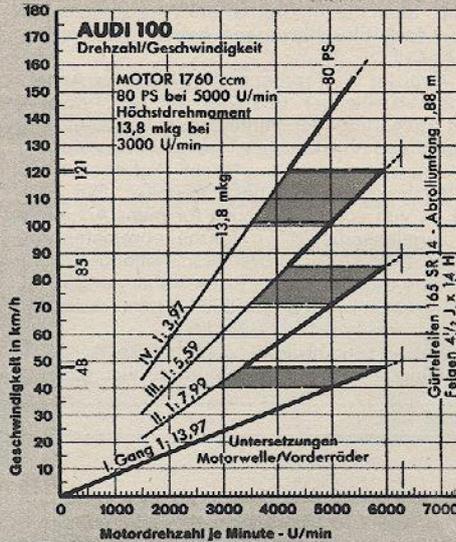
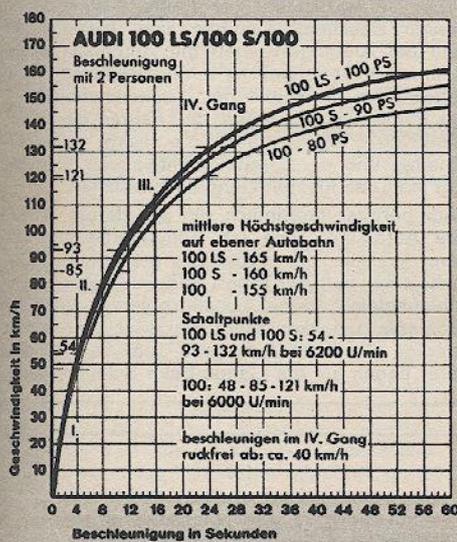
(vernünftigerweise) nur als Viertürer. Audi 100 Automatik nicht vor Spätherbst zu erwarten.

Für das Stahlkurbeldach werden beim Audi 100 jeweils 363 DM Aufpreis berechnet; es ist eine viel aufwendigere Konstruktion als beim 504, durch die Kurbel einfacher zu öffnen und zu schließen, viel sauberer verarbeitet. Aber auch mit Stahlkurbeldach ist der Audi 100 LS noch deutlich billiger als der 504; für den 504-Preis bekommt man bei Audi den 100 LS mit empfehlenswerten Extras wie Mittelschaltung, Schlechtwetterpaket (heizbare Heckscheibe, Halogen-Nebellampen, Nebelschlussleuchte und Scheibenwischer mit Intervallschaltung, Aufpreis zusammen 300 DM).

Das Grundmodell Audi 100 kann in Ausstattung und Ausrüstung mit dem 504 nicht mithalten: Bremskraftverstärker nur gegen 76 DM Aufpreis, notwendiger hydraulischer Lenkungsdämpfer gar nicht lieferbar, Liegesitze für 100 DM Aufpreis. Aber schon der Audi 100 S ist in der Ausstattung dem 504 gleichwertig.

Der Audi hat als Ausstattungsvorteile zu bieten: Gummibelegte Stoßstangen beim 100 LS (504 nur mit Stoßstangenhörnern), Mittelschaltung auf Wunsch, organische Einbaumöglichkeit eines Drehzahlmessers, bessere Ablagemöglichkeiten – vor allem beim 100 LS mit Türfächern und Ablagefach auch rechts von der Lenksäule, heizbare Heckscheibe für 110 DM Aufpreis oder im Schlechtwetterpaket, serienmäßige Warnblinkanlage. Die Wischer/Wascher-Schnellbetätigung des Audi mit Fingerhebel an der Lenksäule ist viel praktischer als die Wischer/Wascher-Automatik mit Fußpumpe beim 504. Zudem bietet der Audi viel bessere Scheibenwischerfunktion, auch bessere Abstimmung der beiden Geschwindigkeiten. Ausstattungs-Pluspunkte des Peugeot 504 gegenüber dem Audi 100 sind die herausziehbaren Kopfstützen und die Mittelarmstütze hinten, die nur der Audi 100 LS hat. Kopfstützen gibt es für den Audi voraussichtlich ab September, Ausführung und Aufpreis sind noch nicht bekannt. Wichtig sind im Vergleich aber auch die gepäck-

schonende Auskleidung des Gepäckraums sowie die viel günstigere Anordnung von Reserverad und Tankstützen beim 504. Heizbare Heckscheibe kann beim 504 vorerst nur nachträglich eingebaut werden, Kosten ca. 222 DM, von denen man eventuell ca. 90 DM durch Anrechnung der serienmäßigen Scheibe sparen kann; Warnblinkanlage kostet ca. 40 DM beim nachträglichen Einbau. Als zusätzliches Instrument hat der 504 ein Amperemeter (zeigt den Ladezustand der Batterie an), jedoch keine organische Einbaumöglichkeit für einen – auch nicht unbedingt erforderlichen – Drehzahlmesser. Mittelschaltung soll es beim 504 auch künftig nur beim Coupé und Spider geben, wahlweiser Einbau in die Limousine ist nicht vorgesehen. Zur Ausrüstung ist im Vergleich zu bemerken, daß beide Wagen in allen Ausführungen Drehstromlichtmaschine und Gürtelreifen serienmäßig haben; aber Bremskraftverstärker beim Audi 100-Grundmodell nur gegen Aufpreis, und – verständlicherweise – keine Zweikreisbremsanlage beim 504.



Radio

Beim Audi 100 drei Autoradios ab Werk lieferbar, Einbau komplett mit Nahentstörung und Antenne. Es sind die VW-Autoradios mit günstigen Komplettpreisen; nachträglicher Werkstatteinbau technisch gleichwertiger Geräte kommt meist teurer. Autoradiotyp I hat Mittel- und Langwelle, Komplettpreis 171 DM. Typ II hat zusätzlich auch UKW, Komplettpreis 261 DM. Typ III ebenfalls mit UKW, Mittel- und Langwelle, Stationstastenautomatik als wesentliche Bedienungserleichterung, Komplettpreis 328 DM. Auf den Stationstasten können für UKW und Mittelwelle je zwei, für Langwelle kann ein Sender festgelegt werden. Das Autoradio Typ III ist wegen seiner günstigen Bedienungseigenschaften besonders empfehlenswert.

Nachträglicher Einbau beim Audi 100 mit einer Komplikation: Zwar Einbaufeld im Armaturenbrett, aber die Holzverkleidung ist nicht vorgeschnitten, sie muß sorgfältig ausgefräst werden. Vorsicht daher bei Selbsteinbau! Für den Lautsprecher Armaturenbrettberteil abschrauben. Einbaubehör ohne Antenne, aber mit Lautsprecher kostet um 30 DM (kein Festpreis). Nahentstörung ist sehr teuer, zwischen 60 und 70 DM, Mercedes-Preisniveau.

Beim Peugeot 504 kein Radio ab Werk, auch kein Radiofeld im Armaturenbrett, Radiokonsole mit eingebautem Lautsprecher muß auf dem Getriebetunnel montiert werden; Radioblende schräg nach oben, Platzierung günstig. Einbaubehör relativ billig: einschließlich Konsole und Lautsprecher rund 50 DM; auch UKW-Nahentstörung billig: ca. 12 DM kostet der Bosch-Entstörersatz.

Reifen

Beim Audi 100/S/LS serienmäßig SR-Gürtelreifen (SR = bis 180 km/h) 165 SR 14; beim Peugeot 504 Hochgeschwindigkeitsreifen (HR = über 180 km/h) Dimension 175 HR 14. Peugeot empfiehlt für Deutschland ausschließlich den Michelin XAS. So steht es auch in den Fahrzeugpapieren, bei anderen Reifen ist theoretisch mit Beanstandung zu rechnen, wenn Polizei oder der TÜV es genau nehmen. Die einseitige Empfehlung kann irritieren, denn selbst der 504 Einspritzer ist nicht so schnell, daß un-

bedingt HR-Gürtelreifen erforderlich wären. Die Empfehlung erfolgt auch nicht etwa gegen möglicherweise höherer Tragfähigkeit der HR-Reifen, denn zum Beispiel bei Michelin hat der SR-Gürtelreifen zX die gleichen Tragfähigkeitswerte wie der XAS. Peugeot macht dagegen sorgfältige Fahrwerksabstimmung auf den XAS geltend. Das Argument konnte man den gewissenhaften Peugeot-Technikern ohne weiteres abnehmen, aber in Frankreich wird der 504 auch mit dem deutlich billigeren HR-Gürtelreifen Kléber Colombes V 10 GT geliefert! Ärgerlich jedenfalls, aber nicht zu ändern: Der hohe Reifenpreis für den XAS, siehe Kapitel Kosten.

Doppelter Vorteil bei den Reifen des Audi: Durch kleinere Dimension, Schlauchlosigkeit und SR-Ausführung sind sie beträchtlich billiger, ohne Minuspunkt. Die Auto Union hat eine ganze Reihe von Fabrikaten freigegeben: Conti RaP 14, Dunlop SP 68, Fulda P 23, Metzeler PV 20 (mit Empfehlung des Monza wird für später zu rechnen sein), Phoenix P 110, Uniroyal-Englebert Rallye T und Veith-Pirelli Cinturato; an Exportwagen wird außerdem der Sempert M 301 montiert. Alle Fabrikate ohne Einschränkung zu empfehlen, Stahlgürtelreifen Michelin zX und XAS sind noch nicht freigegeben. Reifenlebensdauer schon beim Audi 100/80 PS wegen der Addition von Lenkkräften, Antrieb und Motorgewicht vorn voraussichtlich geringer als beim Peugeot 504 Einspritzer.

Wohnanhänger

Bei so neuen Modellen sind Erfahrungen noch knapp, aber die theoretischen Voraussetzungen liegen fest, Einschätzungen geben schon sicheren Anhalt.

Der Audi ist als Frontantriebswagen für Anhängerbetrieb weniger geeignet als der Peugeot, denn Belastung der Hinterachse bedeutet Entlastung der Vorderachse, beim Audi also der Antriebsräder, sie können beim Anfahren leichter durchrutschen als beim Peugeot. Der Peugeot ist von vornherein auch für mehr Anhängelast zugelassen: 635 kg für ungebremsten Anhänger, 1100 kg für gebremsten Anhänger. Beim Audi sind es für ungebremsten Anhänger 550 kg, für gebremsten Anhänger 850 kg beim Audi 100, 950 kg beim Audi 100 S und LS.

Für einen Frontantriebswagen ist die Achslastverteilung beim Audi aber ungewöhnlich günstig,

auch Spursicherheit, leichtgängige Lenkung und nicht zu großer Hecküberhang sind günstige Voraussetzungen. Wegen der Solidität des Wagens als Schleppfahrzeug bestehen keine Bedenken, und die elastischen Audi-Motoren verkraften die Anhängelast gut.

Die Fahreigenschaften sind allerdings beim Peugeot 504 ebenso günstig, und dazu kommt ein Vorteil bei der Getriebestufung. Siehe unsere Drehzahldiagramme: Obwohl der Audi 100 auf mehr Drehzahl im Verhältnis zur Geschwindigkeit unteretzt ist als 100 S und LS, liegen beim Peugeot 504 mit Vergasermotoren der erste und zweite Gang doch noch tiefer, auf besonders kräftigen Durchzug angelegt, bei Anhängerbetrieb günstig. Der dritte Gang liegt etwas höher als beim Audi 100, das ist aber auch kein Fehler, es ist ein guter Fahrgang mit Anhänger, und der vierte Gang ist auch nur geringfügig knapper unteretzt als beim Audi 100. Noch beträchtlicher ist der Unterschied gegenüber S und LS, auch beim 504 Einspritzer, bei dem erster und zweiter Gang etwa dem Audi 100 entsprechen, dritter und vierter Gang wesentlich knapper liegen. Die Mehrleistung beim 504 Einspritzer und beim Audi 100 S und LS trägt dazu bei, die knappere Drehzahl auszugleichen. Ein endgültiges Urteil kann man aber nur anhand des Einzelfalls treffen: Es macht viel aus, ob man die zulässige Anhängelast mehr oder weniger ausnutzt und welche Fahrstrecken man mit dem Anhänger vorhat.

Der Peugeot 504 ist jetzt auch mit Getriebeautomatik lieferbar, zugelassen für Gespannfahrten. Ölkühler ist serienmäßig, das Werk empfiehlt für Anhängerbetrieb nachträglichen Einbau eines Ölthermometers für die Automatik-Ölfüllung, Thermogebirgschluß am Getriebeblock ist vorhanden, die Peugeot-Werkstätten wissen Bescheid. Ölkühler und Thermometer sind bei Anhängerbetrieb mit Automatik allgemein ein Vorteil, weil es in unglücklichen Fällen vorkommen kann, daß der Drehmomentwandler das Öl heißquirt, wenn der Fahrer die Automatik bei Schleichfahrt am Berg aufwärtschalten und den Drehmomentwandler arbeiten läßt statt den kleinen Gang einzuschalten.

Audi bereitet hoffentlich die für Herbst erwartete Automatik auch auf Anhängerbetrieb vor, denn Vorteile der Automatik genießt man gerade auch mit Anhänger: automatischer Drehzahlausgleich, keine Schaltprobleme, auch die Probleme um den Motorcharakter sind somit erledigt, zumal die Automatik-Getriebestufungen tiefer liegen als die Gänge beim Schaltgetriebe.

Kostenvergleich

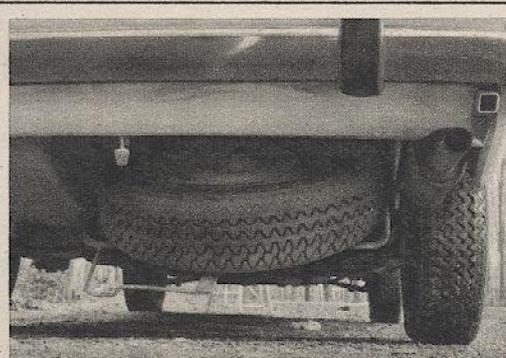
	Audi 100	Audi 100 S	Audi 100 LS	Peugeot 504	Peugeot 504 E
Hubraum ccm	1760	1760	1760	1783	1783
PS	80	90	100	83	100
Listenpreis	8590,—	8990,—	9290,—	10320,—	11520,—
Jahressteuer	259,20	259,20	259,20	259,20	259,20
Kfz-Haftpflichtversicherung (250 000 DM Deckungssumme)	546,—	546,—	622,—	546,—	622,—
Feste Jahreskosten einschließlich Nebenkosten ohne Wertverlust	1020,—	1020,—	1100,—	1020,—	1100,—
Wertverlust durchschnittlich pro Jahr während der ersten drei Jahre voraussichtlich	1300,—	1350,—	1400,—	1800,—	1700,—
Feste Jahreskosten einschließlich Wertverlust	2320,—	2370,—	2500,—	2820,—	2800,—
Laufende Kosten auf 100 km:					
Kraftstoff	6,80	7,80	8,10	7,20	7,80
Öl	—,60	—,60	—,60	—,60	—,60
Reifen	1,60	1,60	1,70	1,60	1,70
Werkstatt	5,50	6,—	6,—	6,—	6,50
	14,50	16,—	16,45	15,40	16,60
Gesamtkosten pro Monat ohne (in Klammern mit) Wertverlust bei:					
15 000 Jahreskilometern	266,— (375,—)	285,— (398,—)	297,— (414,—)	277,— (410,—)	300,— (441,—)
30 000 Jahreskilometern	447,— (556,—)	485,— (597,—)	503,— (620,—)	470,— (603,—)	506,— (648,—)
Kosten pro Kilometer ohne (in Klammern mit) Wertverlust bei:					
15 000 Jahreskilometern	Pf 21,3 Pf (30,0)	22,8 (31,8)	23,8 (33,1)	22,2 (32,8)	24,0 (35,3)

Gleiche Betriebskosten könnte man nach Hubraum und Leistung erwarten für Audi 100/80 PS und Peugeot 504-Vergaser, Audi 100 LS und Peugeot 504-Einspritzer, Audi S etwa dazwischen. So ist es tatsächlich beim Kraftstoff, aber bei den Endsummen der Kostenrechnung kommen deutliche Unterschiede heraus. Beide Peugeot 504-Modelle sind in der Anschaffung beträchtlich teurer als die entsprechenden Audi, dazu kommt Vorracht bis Auslieferungslager Saarbrücken. Das beeinflusst die Wertverlustrechnung ungünstig, trotz erfahrungsgemäß recht guter Position von Peugeot-Typen auf dem Gebrauchtwagenmarkt.

Je mehr man fährt, desto mehr nimmt der Anteil der Festkosten pro Kilometer ab, aber die laufenden Kosten addieren sich, in diesem Fall zum Nachteil jeweils des vergleichbaren Peugeot-Modells. Manche Kosten werden auch eventuell im Alltag einmal ärgern, gleichen sich aber auf lange Sicht aus. Zum Beispiel: Der Peugeot hat Reifen 175 HR 14,

Reifen und Schlauch kosten zusammen ca. 140 DM. Der schlauchlose 165 SR 14 für den Audi kostet ca. 102 DM. Da jedoch beim Frontantriebs-Audi mit mehr Reifenverschleiß auf den Vorderrädern gerechnet werden muß, gleicht sich der Voranschlag etwa aus. Der Arger beim Audi über eine frühzeitige Reifenrechnung wird bestimmt nicht gelinder sein als beim Peugeot 504 über die spätere, aber teurere Reifenrechnung. Bei durchschnittlich zügiger Fahrweise wird sich bei dem Reifen jedoch ein Kostenvorteil zugunsten des Audi ergeben.

Im Endresultat liegen die Betriebskosten des Peugeot 504 zwischen Audi 100 und 100 S, für den Peugeot 504 Einspritzer deutlich über dem Audi 100 LS. Mit Wertverlust gerät die Endsumme für den Peugeot 504 mit Vergasermotor sogar nahe an den Audi 100 LS. Kein Zweifel: das Kostenrisiko ist beim Audi im Durchschnittsfall geringer.



Verarbeitung, Wartung

Beide Fabrikate sind solide verarbeitet, die Auffassungsunterschiede zeigen sich im Detail. Beim Audi typisch deutsche gute Verarbeitung bis ins einzelne. Beim Peugeot 504 nach französischer Art großzügige Nachlässigkeit im Detail. Zwar Funktionsschliff z. B. bei Schössern und Schaltung, aber wenig seriöser Innenraumeindruck, nachlässig eingepaßtes Schiebedach. Für sein Geld bietet der Audi im Punkt Verarbeitung eindeutig mehr Gegenwert, und auch im Punkte Lack. Deutscher Winter mit viel Streusalz hat die deutsche Lackierungstechnik und die Vorsorgen gegen Rost an Blankteilen auf ein hohes Niveau getrieben. Daraus folgt: Der Peugeot braucht für die Erhaltung des äußerlichen Glanzes gegenüber dem Audi erhöhten Pflegeaufwand, häufigere Kontrollen auf Rost und sorgfältigere Konservierung – soweit sie möglich ist.

Die Motoren sind beim Audi wie beim Peugeot robust und langlebig. Man kann ohne weiteres mit einer Lebensdauer von 100 000 km bis zur ersten Grundüberholung rechnen.

Wartungsansprüche bei beiden Marken gering. Fahrwerk wartungsfrei bis auf die Hinterradlager beim Audi (alle 10 000 km Fett ergänzen) und die Hinterradlager beim 504 (Schmierung alle 20 000 km). Wer viel fährt, kommt beim Audi mit billigeren Inspektionskosten davon, weil dann Werkstattbesuch und Ölwechsel nur alle 10 000 km. Für Wenigfahrer wurde seit Anfang 1969 ein 5000 km-Pflegedienst zwischen-geschoben, denn das Öl soll nicht länger als sechs Monate im Motor bleiben.

Ölwechsel beim 504 alle 5000 km, im Getriebe, wo ebenfalls Motoröl verwendet wird, alle 10 000 km, in der Hinterachse alle 15 000 km. Alle 20 000 km soll die Hydraulikflüssigkeit für Bremse und Kupplung gewechselt werden. Audi läßt die Verwendung von HD-Einbereichsöl und Mehrbereichsöl zu: Winter SAE 10, sonst 20 W 20, nur bei tropischen Temperaturen auf SAE 30 gehen, oder ganzjährig 10 W 30 bzw. 10 W 40. Peugeot dagegen will ausschließlich Mehrbereichsöl: 20 W 30 bzw. 20 W 40. Für Dauertemperaturen unter -15°C gibt Peugeot keine speziellen Sortenempfehlungen, 10 W 30 ist jedoch in Deutschland nicht falsch. Ganzjahresöl wäre ebenfalls 10 W 40.

Grundpreise für Inspektionen zum Vergleich:

Audi: 5000 km = ca. 18 DM, 10 000 km = ca. 53 DM. Peugeot: 5000 km beim Vergaser = ca. 40 DM, beim Einspritzer = 48,29 DM. 10 000 km Vergaser 58,83 DM, Einspritzer = 68,26 DM. Die Preise für einige Blechteile (grundiert, ohne Beschläge) zum Vergleich:

	Audi	Peugeot
Kotflügel vorn	74,04 DM	82,14 DM
Kotflügel hinten	81,03 DM	81,81 DM
Fahrtür und Seitentür		
beim Viertürer	113,11 DM	159,29 DM
Motorhaube	110,11 DM	163,17 DM
Kofferhaube	72,71 DM	120,99 DM
Stoßstange vorn	93,50 DM	163,17 DM
Stoßstange hinten	93,50 DM	168,72 DM

Die Preise für die Austauschmotoren liegen beim Audi noch nicht fest, doch dürften sie kaum unter denen für den 504 liegen: Vergasermotor = 1265,40 DM, Einspritzer = 1404,15 DM.

Im Peugeot finden sich mehr Hilfen für die Praxis als im Audi, siehe Fotos oben: Links der (Einspritzer-)Motorraum, das Werkzeug liegt gut zugänglich am Radkasten. Nicht zu sehen die Rändelschrauben an der Scheinwerferrückseite zum Verstellen der Scheinwerfer nach Belastung. Foto rechts zeigt die praktische Unterbringung des Reserverads unter dem Gepäckraum. Beim Audi hängt es schräg im Gepäckraum, Foto unten, nimmt Platz weg und ist bei voller Beladung schlecht zugänglich, außerdem ragt beim Audi der Tankstutzen sperrig in den Gepäckraum.



TECHNISCHE DATEN

MOTOR: Vierzylinder-Reihenmotor, vornliegend	Audi 100	100 S	100 LS
Bohrung/Hub:		81,5/84,4 mm	10,2:1
Verdichtung:	9,1:1	10,2:1	10,2:1
Leistung, PS bei U/min:	80/5000	90/5500	100/5500
Größtes Drehmoment, mkg bei U/min:	13,8/3000	14,5/3000	15,3/3500

Peugeot 504	Vergaser	Einspritzer
Bohrung/Hub:		84/81 mm
Verdichtung:		8,35:1
Leistung, PS bei U/min:	83/5200	100/5500
Größtes Drehmoment, mkg bei U/min:	13,7/3000	14,0/3000

	Audi	Peugeot 504
Ventiltrieb:	hängend, Stoßstangen, Kipphebel	
Ölinhalt mit Filter:	4 Liter	4 Liter
Kühlwasserinhalt:	7,5 Liter	7,8 Liter
Vergaser Solex:	35 PDSIT-5 bei 100/100 S 32 TDID bei 100 LS	34 PBICA 5 beim Einspritzer Kugelfischer DLO 20 B
	automatische Starthilfe	
Tankinhalt:	58 Liter	56 Liter
Batterie:	12 Volt/45 Ah	12 Volt/55 Ah
Lichtmaschine:		Drehstrom

KRAFTÜBERTRAGUNG: Beide Wagen: Vollsynchronisiertes Vierganggetriebe, Audi mit Lenkradschaltung, wahlweise Schalthebel in Wagenmitte, 504 nur Lenkradschaltung; Audi: Antrieb auf Vorderräder; 504: Antrieb auf Hinterräder; Achsuntersetzung beim Audi 100 4,11:1, beim 100 S/100 LS 3,89:1; beim 504 Vergaser 3,88:1, Einspritzer: 3,77:1

FAHRWERK: Audi: Radführung vorn an doppelten Querlenkern, hochliegende Schraubenfedern mit innenliegenden Stoßdämpfern, Querstabstabilisator; hinten Starrachse, Längslenker und querliegende Führungsstange (Panhardstab), Federung mit querliegendem Drehstab. Peugeot 504: Radführung vorn an McPherson-Federbeinen (hochgelegte Schraubenfedern mit innenliegenden Stoßdämpfern), Torsionsstabstabilisator, Zugstreben; hinten gezogene Dreieckslenker, Torsionsstabstabilisator, Stoßdämpfer in Schraubenfedern stehend

Lenkung beim Audi: Zahnstangenlenkung mit progressiver Untersetzung 14,4–21,5:1, Sicherheitslenksäule, ca. 3,8 Umdrehungen von Anschlag zu Anschlag; Lenkung beim Peugeot 504: Zahnstangenlenkung mit geknickter Lenksäule, Untersetzung 22:1, 4,6 Umdrehungen von Anschlag zu Anschlag

Bremsen beim Audi: vorn Scheibenbremsen, hinten Trommelbremsen, Zweikreisanlage, Bremskraftverstärker beim 100 auf Wunsch, beim 100 S/100 LS serienmäßig, Handbremshebel zwischen den Vorderstützen; Bremsen beim Peugeot 504: vorn und hinten Scheibenbremsen, Bremskraftverstärker, Bremskraftregler, Handbremshebel unter Armaturenbrett

MASSE und GEWICHTE siehe Zeichnungen

VERBRAUCH

Peugeot 504, 83 PS, Normalkraftstoff	
Langstrecke zügig	11,1–11,5 Liter/100 km
Langstrecke scharf	11,8–12,8 Liter/100 km
Kurzstrecke/Stadt	13,5–15,8 Liter/100 km
Mittel/Testdurchschnitt	12,1 Liter/100 km
Ölverbrauch im Test	nicht meßbar

Peugeot 504 Einspritzer, 100 PS, Superkraftstoff	
Langstrecke zügig	10,5–11,5 Liter/100 km
Langstrecke scharf	11,8–13,2 Liter/100 km
Kurzstrecke/Stadt	12,0–14,0 Liter/100 km
Mittel/Testdurchschnitt	12,0 Liter/100 km
Ölverbrauch im Test	nicht meßbar

Audi 100 LS, 100 PS, Superkraftstoff	
Langstrecke zügig	9,0–10,9 Liter/100 km
Langstrecke scharf	11,5–13,4 Liter/100 km
Kurzstrecke/Stadt	11,9–14,0 Liter/100 km
Mittel/Testdurchschnitt	12,5 Liter/100 km
Ölverbrauch im Test	0,5 Liter auf 1000 km

Audi 100 S, 90 PS, Superkraftstoff	
Durchschnittsverbrauch	12 Liter/100 km

Audi 100, 80 PS, Normalkraftstoff	
Durchschnittsverbrauch	11,5 Liter/100 km

mot GESAMT URTEIL

Eine schwere Wahl. Wir sind sechs Fahrer, Entscheidung 3:3, die drei Peugeot-Stimmen für den Einspritzer. Ohne Rücksicht aufs Geld wären es 4:2 für den Peugeot gewesen, doch beim tatsächlichen Kaufen lägen viel Geld zwischen dem Audi 100/80 PS und dem Peugeot-Einspritzer. Wer es nicht hat, kauft also Audi. Gegenüber Ford, Opel und VW 411 stechen Audi und Peugeot durch viel bessere Straßenlage und bessere Federung hervor, auch durch überlegene Stilsicherheit bei der Gestaltung und eine aufgeschlosseneren Haltung zum Fortschritt insgesamt. An Einzelheiten merkt man beim Audi wie beim Peugeot noch, daß die Serie erst seit einigen Monaten läuft, beim Peugeot muß die Verarbeitung besser und die Bereifung weicher werden, beim Audi die Abdämpfung der Motorgeräusche und das Einrücken des Triebwerks bei Lastwechsel. Fest steht jedoch, daß diese beiden Typen für uns in dieser Klasse die erste Wahl wären.

Text: Dr. P. Simsa, W. Hecht, E. Männer, R. Traub. Kosten: K. Freund. Fotos: Dr. P. Simsa. Zeichnungen, Diagramme: J. F. Drkosch