

# moot

## AUTO-KRITIK

E 5939 D

7

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 S9.50, Schweden skr (inkl. moms.) 2.35, Schweiz sfr 1.40, USA \$ —.50  
Printed in Germany  
15. Jahrgang  
5. 4. 1969

TEST  
FIAT  
125  
Special



# Fiat 128

Alles über den neuen 1100

Änderungen  
am

VW  
411

Fahrberichte

- ▶ Neuer Citroen Ami 8
- ▶ Automatik R 16 TA



# Fahrbericht Peugeot 504 Coupé und Cabrio

Den Peugeot 504 auch als Coupé und Cabrio zu bringen, ist eine gute Idee. Aber die Ausführung enttäuscht von vornherein. Die Wagen sind ziemlich teuer. 17700 DM für das Coupé, 17000 DM für das Cabrio, wer soll das bezahlen? Sportliche Fahrer können für dieses Geld weit stärkere Autos bekommen. Wer besonders schöne Wagen sucht, ist auch nicht gut bedient, der Stil dieser Pininfarina-Peugeots ist recht herb, gelinde gesagt. Wie schon bei Coupé und Cabrio Peugeot 404, die übrigens auch schon zu teuer waren, scheint Pininfarina für Peugeot bei solchen Nebenmodellen nur mit der linken Hand zu arbeiten, sie sehen aus wie weniger gelungene Formen von Modellen, die Pininfarina für Fiat gemacht hat. Mit Konzentration und Individualität modelliert er nur die Peugeot-Limousinen. Coupé und Cabrio Peugeot 404 sahen aus wie ein aus der Form geratener Abklatsch der entsprechenden Fiat 1500/1600-Coupé- und Cabrio-Ausführungen, und beim 504 sind Coupé und Cabrio recht ungraziöse Stilverwandte des Dino-Spiders. Und die Peugeot-Versuchsabteilung hat auch technisch Negatives hinein gebaut: Der Radstand der 504-Limousine wurde für Coupé und Cabrio um 19 cm verkürzt, von 2,74 Meter auf 2,55 Meter, Wagenlänge 4,36 Meter statt 4,49 Meter. Das gibt sportwagenmäßige Proportionen und geht auf Kosten des Rücksitzraums und des Gepäckraums; Coupé und Cabrio sind Zweisitzer, der Notsitz hinten ausreichend für Kinder bis ca. 10 Jahre und auch mal für einen Erwachsenen, aber Sportmodelle sind es nicht: 20 kg schwerer als die Limousine, mit dem 100 PS-Einspritzmotor sind es respektabel temperamentvolle und schnelle Autos, aber nicht die Hochleistungswagen, die man für das viele Geld und bei der sportlichen Aufmachung doch wohl lieber kaufen würde, denn repräsentative Komfortmodelle sind diese neuen Peugeots auch nicht: Die Federung spricht sehr grob an, der Fahrkomfort ist beträchtlich schlechter als in der Limousine, die Abstimmung auf den kurzen Radstand hat der Federung nicht gut getan. Das gilt bis in die Eigenschaften der Lenkung, die wir bei Coupé und Cabrio nicht so harmonisch finden wie bei der Limousine, vor allem beim Cabrio fiel uns auch die starke Übertragung von Fahrbahnstößen ins Lenkrad auf, wohl zum Teil erklärlich durch das unvermeidliche Karosserieschütteln des Wagens ohne versteifendes Dach. Motorgeräusch auch beim Coupé nicht so wirkungsvoll zum Innenraum hin abgedämmt wie bei

Weiter auf Seite 37



**Fahrbericht  
Peugeot 504  
Coupé  
und Cabrio**

FORTSETZUNG VON SEITE 17

der Limousine, dazu bei hoher Geschwindigkeit im Cabrio die üblichen Windgeräusche auch bei geschlossenem Verdeck; Unterhaltung mit lauter Stimme noch bis ca. 140 km/h möglich.

Zulässiges Gesamtgewicht 1540 kg gegenüber 1680 kg bei der Limousine; das entspricht dem geringeren Innenraum. Der Gepäckraum ist mit 310 dm<sup>3</sup> gegen ca. 490 dm<sup>3</sup> ja auch beträchtlich kleiner. Es spricht für die bekannte Peugeot-Sorgfalt, daß man entsprechend der geringeren Belastbarkeit die Achsunterstützung etwas knapper abgestimmt hat, knappere Motordrehzahl im Verhältnis zur Geschwindigkeit, entsprechend höhere Endgeschwindigkeiten in den Gängen ohne höhere Drehzahl, man kann den dritten Gang bis an 140 km/h ausfahren, ca. 10 km/h höher als bei der Einspritzer-Limousine. Im Höchstgeschwindigkeitsbereich ergibt sich etwas Drehzahlschonung, unter günstigen Verhältnissen kann das Coupé ca. 3 km/h mehr Spitze bringen als die Limousine. Damit kann man durchaus zufrieden sein, wenn man keine sportlichen Interessen hat. Aber wenn der hohe Preis nicht durch besonderen maschinellen Aufwand gerechtfertigt ist und das Fahrwerk gegenüber der Limousine nicht begeistert, bleibt auf der Suche nach dem Gegenwert fürs Geld nur noch der Blick auf die Ausstattung. Sie ist luxuriös in Oberklasse-Stil, bietet aber damit doch nicht mehr als weit billigere Konkurrenten. Zwar



Kunstlederverkleidung, beim Cabrio dementsprechende Sitze, beim Coupé Stoffsitze, Velours in leuchtenden Farben, aber Instrumente wie Limousine, kein Drehzahlmesser (muß nicht sein, könnte aber fürs viele Geld erwartet werden). Einzige Besonderheit gegenüber der Limousine ist Mittelschaltung statt Lenkradschaltung. Handgerechter Schaltknüppel, gut im Griff und präzise geführt, auch für die Limousine wünschenswert. Armaturenbrettgestaltung und Schalteranordnung in sportlichem Stil ohne hervorstechende Vor- und Nachteile, Handbremse wie bei der Limousine als Krückenhebel (bei angelegten Sicherheitsgurten schlecht zu erreichen) links statt rechts von der Lenksäule. Sehr gute Heizungs/Lüftungsanlage wie bei der Limousine, beim Coupé automatische Heckraumventilierung. Technische Ausrüstung wie Bereifung, Bremsen etc. entsprechend der Limousine. Auf längerer Fahrt störend die flache Lenkradposition, wir fanden nicht in eine ermüdungsfreie Armhaltung; bei der Limousine stimmen die

Maßverhältnisse Pedale/Lenkrad/Sitz besser zusammen.

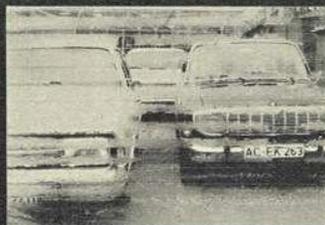
Sehr gutes Halogenlicht: Fernlicht mit vier Halogenscheinwerfern, Abblendlicht mit den beiden äußeren Scheinwerfern. Der starke Kontrast zwischen Fernlicht und Abblendlicht, der sonst bei Wagen mit vier Scheinwerfern stört, tritt durch das starke Halogen-Abblendlicht bei diesen Peugeots kaum zutage. Man versichert, die Halogeneinsätze werde es auch bei Lieferung in Deutschland geben.

Text und Fotos: Wolfgang Hecht

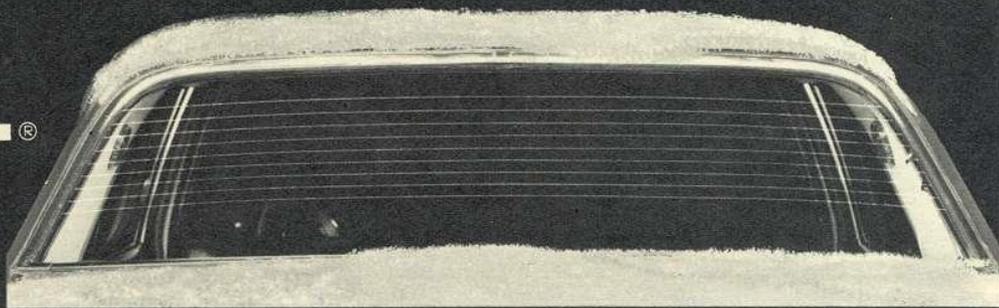
**mot-Gesamteindruck**

Coupé und Cabrio Peugeot 504 bieten nicht genug fürs viele Geld. Die Komfortmängel und der Preis wären bei sportlicher Hochleistung entschuldbar. Nur für die individuelle Karosserie ist der Mehrpreis gegenüber der schon teuren Limousine zu hoch. Die Chancen dieser Modelle liegen wohl am ehesten in US-Export und in Oberklasse-Exklusivität.

**Ein wichtiger Beitrag zur Verkehrssicherheit:**



**Heizbare  
SEKURIT®  
Heckscheiben**



Freie und klare Sicht nach allen Seiten braucht der Autofahrer bei Tag und Nacht, bei jeder Wetterlage, bei Eis und Schnee. Freie und klare Sicht nach hinten auf den rückwärtigen Verkehr! Die SEKURIT®-Heizscheibe löst das Problem der „blinden“ Heckscheibe, bequem, technisch elegant, ohne Zugluft, ohne Wischtücher, ohne

Eisschaber. Ein Schalterdruck genügt, und der Scheibenbelag taut ab. Hauchdünne metallische Heizfäden überziehen die Heckscheibe und erwärmen sie bei Stromdurchfluß. Sicherheit durch freie Sicht nach hinten, bei allen Wetterlagen! Sicherheit durch SEKURIT®-Heizscheiben für das Heckfenster!