

immot

AUTO-KRITIK

E 5939 D

6

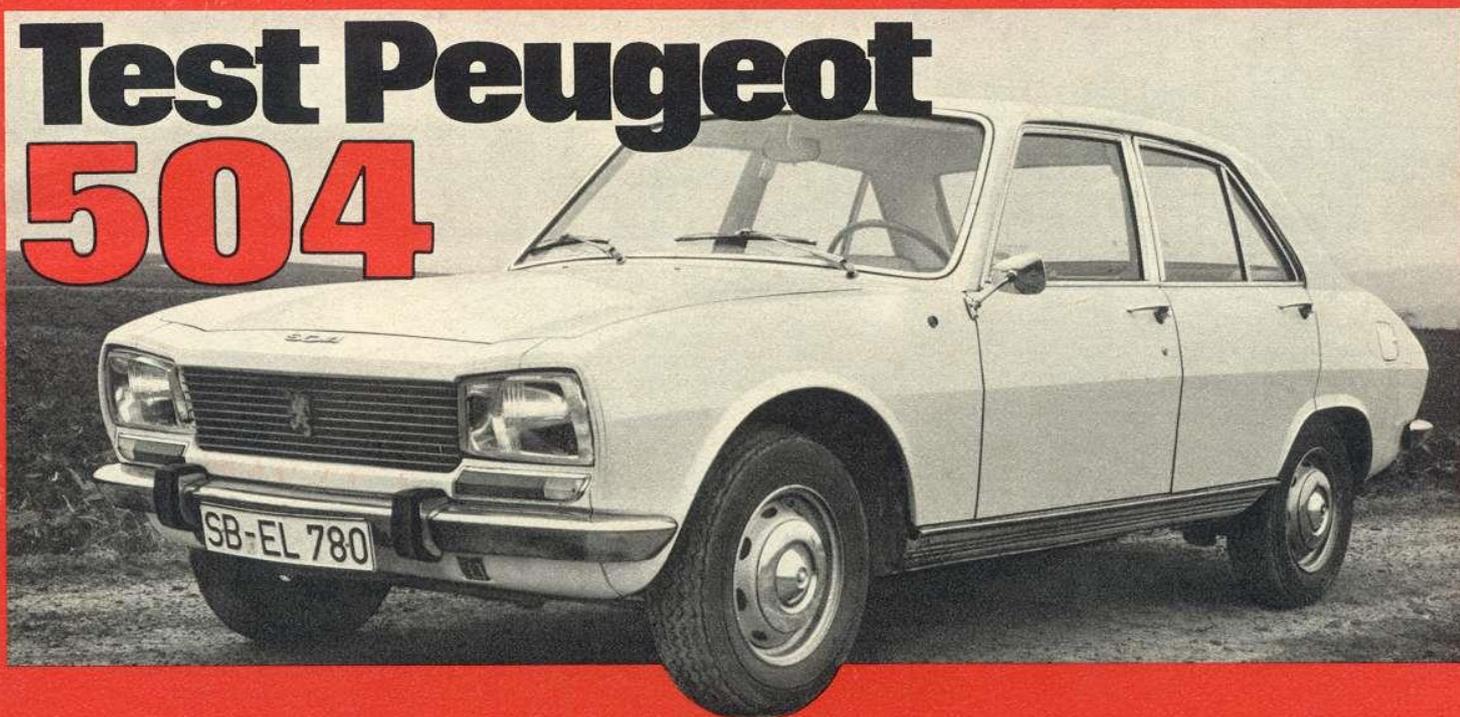
PREIS DM 1.20
Belgien bfr 19.—, Dänemark dkr 3.65, Finnland Fmk 1.50, Italien Lit 250, Luxemburg Lfr 18.—, Niederlande hfl 1.55, Norwegen nkr 2.50, Österreich S 9.50, Schweden skr (inkl. moms.) 2.35, Schweiz sfr 1.40, USA \$ —.50
Printed in Germany
15. Jahrgang
22. 9. 1969

25 000 km
Dauertest

Opel Kadett 1100 LS

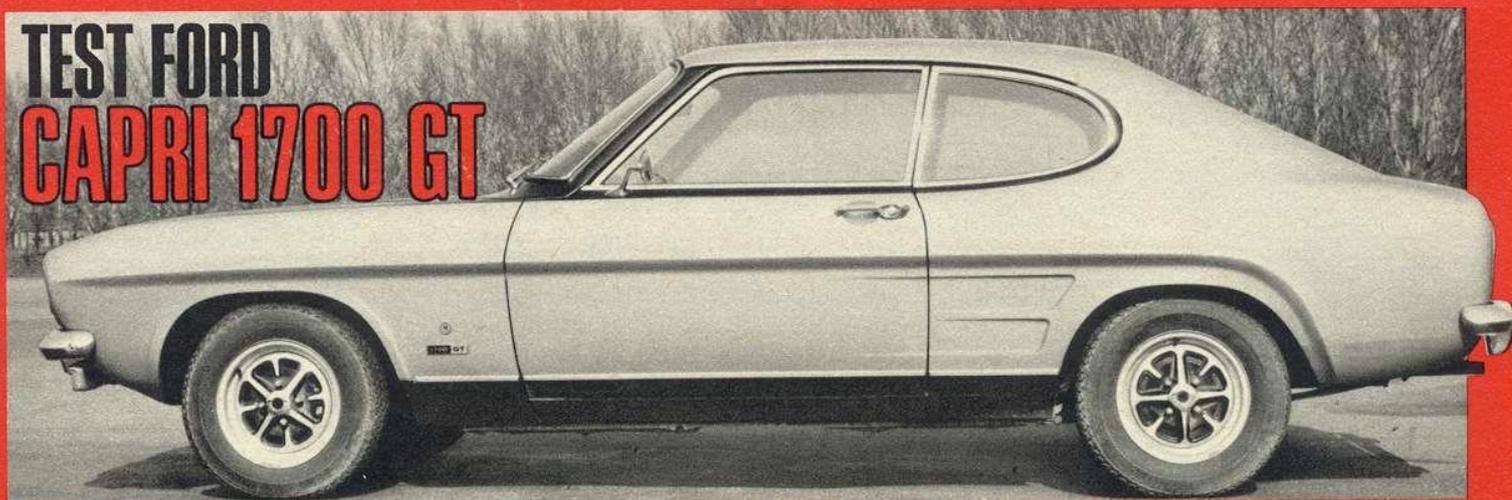
Test Peugeot

504



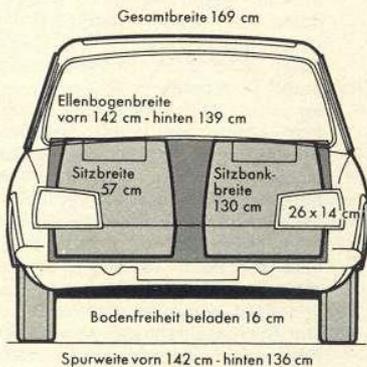
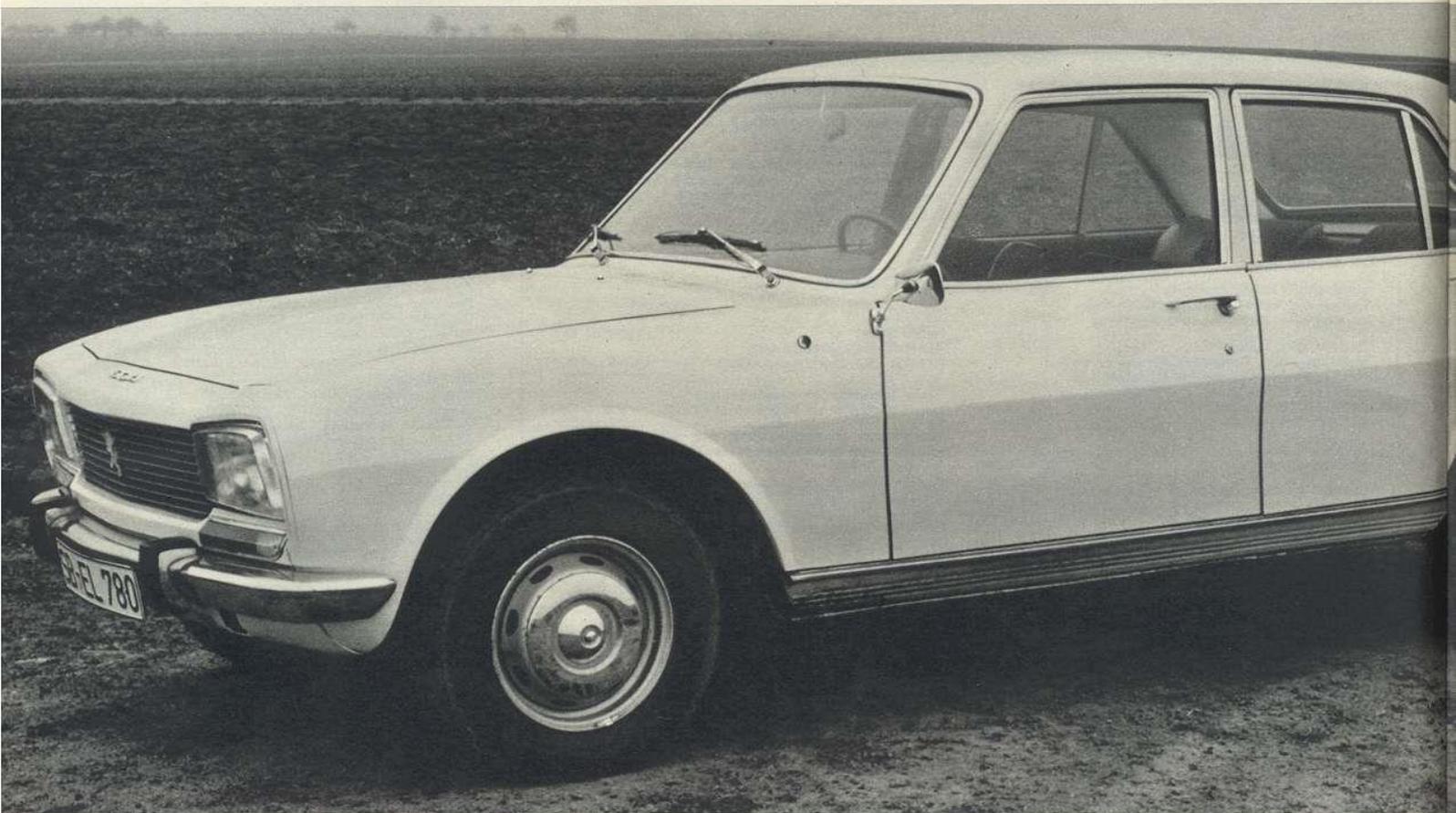
TEST FORD

CAPRI 1700 GT



TEST PEUGEOT 504

Peugeot hat in Deutschland einen sehr guten Ruf, nur nicht für gute Lackierung und auch nicht für geringe Preise. Aber technische Qualitäten und die stabile Modellpolitik haben Erfolg gebracht, zugunsten des Kundendienstnetzes, das seit Errichtung der werkseigenen Importzentrale (Peugeot Automobile Deutschland GmbH, 6601 Schafbrücke bei Saarbrücken) in zwei Jahren von 400 auf 750 Händler und Vertragswerkstätten ausgebaut wurde, auch die Werkstattschulung ist intensiviert worden. Zu den Modellen 204 und 404 kam im September 1968 der 504. Zur Enttäuschung (oder auch zur Freude) von 404-Besitzern ist er auf den ersten Blick nicht gerade schön und leider teuer. Erstes Interesse wurde gedämpft durch sehr stockende Lieferung auch jetzt noch, und als direkter deutscher Konkurrent tritt gleichzeitig der Audi 100 auf, nicht so teuer. Unserem Peugeot 504-Test folgt baldmöglichst der Audi 100-Test und dann noch ein Konkurrenzvergleich.



Fahrzeug-Leergewicht fahrfertig 1200 kg - zulässige Zuladung 480 kg - zulässiges Gesamtgewicht 1680 kg
vorn Kurbel-Versenkfenster

PEUGEOT 504
1796 ccm - Vergasermotor 83 PS -
Einspritzmotor 100 PS



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 - Innenraumlänge 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

PLUSPUNKTE

- Kompakte Karosserie mit sehr guter Raumaussnutzung
- Vorbildliche Übersichtlichkeit im Verkehr und beim Rangieren durch nach vorn abfallende Gürtellinie, auch Sicht nach hinten gut, wenn auch Heckabschluß nicht im Blick
- Für bequemes Ein- und Aussteigen vorbildlich angelegte Türen
- Reserverad unter dem Gepäckraumboden nach unten ausklappbar, kein Entladen des Gepäckraums bei Panne, Gepäckraumboden ohne Stufe
- Sitze einwandfrei geformt und gepolstert, herausziehbare Kopfstützen serienmäßig, kaum sichtbehindernd beim Rückwärtsfahren
- Im wesentlichen sehr gut angelegte Bedienungsorgane und Armaturen, wichtige Schalter nicht dicht beieinander, Betätigung für Lichtlupe und Abblenden mit Fingerhebel vorbildlich (wie bei anderen Peugeot-Modellen), Kindersicherungen in den hinteren Türen
- Wirkungsvolle Lüftungsanlage, bei Kolonnenfahrt und Ampelstopp auf Innenumwälzung schaltbar, dadurch kein Ansaugen von Auspuffgasen, vorbildlich die Heizluftverteilung (Warmluftstrom entlang der Türen)
- An Ausrüstung und Ausstattung zahlreiche gut durchdachte Details (siehe aber auch Minuspunkte)
- Stahlschiebedach billig, zur Normalausstattung 150 DM Aufpreis, bei Super Luxe-Ausstattung serienmäßig
- Hervorragend sichere Straßenlage, Spursicherheit in der Geraden, sehr gute Beherrschbarkeit ohne Kraftaufwand in der Kurve
- Hervorragender Fahrkomfort bei hoher Geschwindigkeit auf schlechter Fahrbahn
- Zeitgemäße Vorsorgen für innere Sicherheit an Karosserie und Ausstattung, Lenksäule mit Knickgelenk und Aufprallpolster (jedoch keine Zweikreisbremse)
- Vergasermotor: Auf Elastizität und Langlebigkeit angelegt, angenehme Alltagseigenschaften, bei charaktergemäßer Fahrweise sparsam
- Einspritzer: Mehr Leistung bei kaum mehr Verbrauch, positive Auswirkung vor allem auf Fernstrecke. Mehr Temperament; Spitze und harmonische Reisegeschwindigkeit um jeweils 10 km/h höher
- Sehr gutes Licht, Scheinwerfer je nach Heckbelastung ohne Werkzeug (nach Öffnen der Motorhaube) einstellbar
- Karosserieform mit eigenem Profil, kein Veralten durch Modeströmungen, neues Modell voraussichtlich erst in acht Jahren oder noch später, nach bisheriger Erfahrung auch dann noch jahrelanger unveränderter Weiterbau des bisherigen neben dem neuen Modell
- Lackierungsverfahren seit dem Vorjahr grundlegend verbessert (Elektrophorese)
- Äußere Blankteile aus rostfreiem Stahl

MINUSPUNKTE

- Bei sehr solider Technik unter dem Blech zuviel störende Lässigkeiten bei äußerlichen Details, allzu billiger Plastik-Pofel
- Passungen und Finish an der Ausstattung nicht den Ansprüchen des deutschen Markts in dieser Klasse entsprechend
- Recht hoher Preis (entschuldbar durch technischen Aufwand und entsprechende Eigenschaften), kürzlich um 350 DM erhöht
- Knieraum-Maße im Rücksitzraum geringfügig knapper als bei Peugeot 404, Verlust an Fußraum durch zu knappen Zwischenraum zwischen Vordersitzhinterkante und Boden
- Bei größtenteils gut durchdachter Ausstattung besonders auffallende Fehler: Krückenhandbremse mit harter Arretierung, grobe Schiebedachverriegelung, Wischer/Wascher-Fußbetätigung für diese Preisklasse zu primitiv (wenigstens separate Fußbetätigung Wischer und Wascher wünschenswert), Tachometer in flachen Kurven eventuell recht lange durch Aufprallpolster des Lenkrads abgedeckt. Vor allem zu beanstanden aber der unzureichende Wischwinkel des Scheibenwischers auf Fahrerseite, breite ungewischte Zone links. Verbesserung durch Verstellen möglich, aber dann entsprechend ungewischte Zone unter dem Mittelbereich
- Recht grobes Ansprechen der Federung auf kleine Unebenheiten, Härte der vorgeschriebenen Hochgeschwindigkeits-Gürtelreifen bei geringer Geschwindigkeit spürbar — mit steigender Geschwindigkeit Übergang in vorbildlichen Komfort
- Teure HR-Reifen auch für Vergaser 504 vorgeschrieben
- Heckabschluß nicht im Blick (nur wenig gewöhnungsbedürftig)
- Im Konkurrenzvergleich der Klasse knapper Gepäckraum (reichlich Bodenfläche, knappe Ladehöhe)
- Vergasermotor: Für Preis und Gewicht des Wagens im Konkurrenzvergleich etwas knappe Motorisierung, bei entsprechend scharfer Fahrweise hoher Verbrauch (hingegen Vorteile bei gemäßigter Fahrweise)
- Einspritzer: Mit Vorurteilen von früheren negativen Erfahrungen belastet, wenn auch in den Eigenschaften eindrucksvoll und nach bisherigem Eindruck beim 504 einwandfrei — einstellkundige Werkstatt vorausgesetzt
- Keine Zweikreisbremse
- Händlernetz dünner als bei engsten Konkurrenten, dadurch etwas höheres Betriebskosten- und Wertverlustrisiko, gegenüber Ford- und Opel-Modellen gleicher Leistung höherer Preis und höheres Kostenrisiko, Audi 100 billiger (Gegengewicht: Liebhaberrezul und besondere Eigenschaften)
- Noch keine heizbare Heckscheibe lieferbar

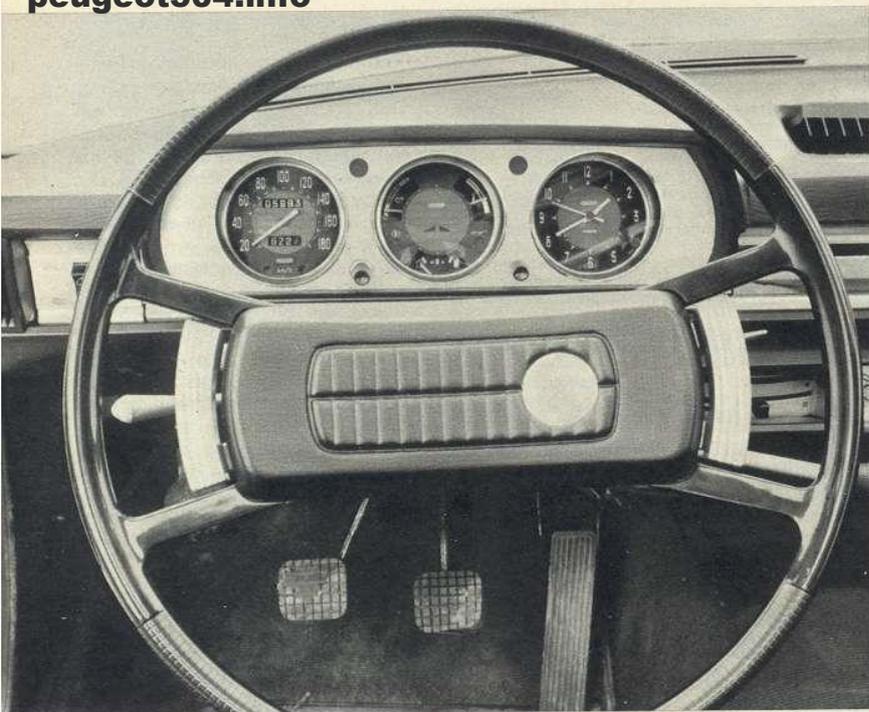
Form

Raffinierte Modellierung von Pininfarina, kantig mit wenig Rundung. Das Heck schräg abfallend geschnitten, zum spontanen Mißfallen vieler Betrachter, aber da hat alles seinen stilistischen Sinn. Die Motorhaube ist sehr niedrig und nach vorn abfallend, ungewöhnlich gute Sicht bis nahe vor den Wagen, ein Plus fürs Handlichkeitsgefühl, und nur wenig Haubenfläche im Blick, somit auch bei heller Lackierung keine störend reflektierende Fläche. Gürtellinie unter Windschutzscheibe und im Bereich des Vordersitzraumes nach hinten ansteigend bis auf Rückenlehnenhöhe, sonst würde der Gepäckraum zu flach. Hätte der Designer die Linie nun wie üblich weitergeführt, so ergäbe sich ein hohes dickes Hinterteil, unproportioniert im Verhältnis zur niedrigen Front. Also wurde der Abschluß weggeschnitten, mit künstlerischer Energie, und so stimmt es eben; der 504 wirkt kleiner und zarter als der gleich große BMW 1800/2000. Grill- und Scheinwerferpartie (großflächige Scheinwerfer, so hoch angebracht wie bei der abfallenden Haube möglich) mit eigenem Gesicht nur durch die Modellierung ohne Aufwand und Lametta, gut angelegte Heckleuchten. Stoßstangen gut schützend um die Wagenecken herumgeführt. Dieses Auto wird noch 1979 ansehnlich sein. Mangel in der Praxis: Automatische Waschanlagen strapazieren die Karosseriekanten an Bug und Heck, bei weißen Wagen (weiß steht ihm gut!) fällt das bald auf, der Grauton auf der Kante geht nicht weg.

Raum

Langer Radstand ist günstig für langen Innenraum, ohne daß die Rücksitzbank dicht vor der Hinterachse liegen muß. Motor kompakt untergebracht, aber übersichtlich, alle Organe für Wartung gut zugänglich. Überraschend die recht weit nach hinten gerückten Pedale, die Vordersitze etwas weiter zurück als beim Peugeot 404, vielleicht mit Rücksicht auf die Windschutzscheibenneigung des 504. Zum Nachteil des Kniearums vor dem Rücksitz, der etwas knapper ist als beim 404, doch sind es be-





Tacho links, Zeituhr rechts, Sammelinstrument für Kraftstoffstand, Kühlwassertemperatur und Batterieladung in der Mitte, wo wir eigentlich das Tacho erwarten. Peugeot hält wohl den Kraftstoffstand für wichtiger. Übrigens vorbildliche Anordnung der Lenkradspeichen wie beim Porsche und früher bei den großen BMW. Hauptasten vorbildlich im Daumenbereich am Polster.



Auf den ersten Blick etwas zuviel Chrom- und Mattglanz für holzfolien-gewohnte deutsche Augen, aber es ist alles sehr geschickt gemacht. Geteilte Lüftungsgitter auf Armaturenbrettmitteln, hochklappbar (siehe im linken Foto), Heizlüftung dicht an der Tür, beides Beiträge zur vorbildlichen Luftstromverteilung.

queme Reisewagen-Innenmaße. Die großflächigen Sitze mit den hohen Lehnen (gute Schulterstützung) nehmen nicht so viel Raum weg wie man auf den ersten Blick vor allem bei dunklen Ausstattungsfarben vermutet. Motorhaube und Armaturenbrett liegen so niedrig, daß sie beim Raumeindruck verkleinernd wirken, obwohl alle wichtigen Maße im Konkurrenzvergleich günstig sind; der Peugeot 504 bietet mehr Innenraumlänge und gleiche Innenraumbreite als der Opel Rekord, obwohl er mehr als 6 cm schmaler und 8,5 cm kürzer ist. Außenmaß wie BMW 1800/2000 bei besser bemessenem Innenraum. Allerdings mit einem Minus beim Gepäckraum.

Gepäck

Gepäckrauminhalt ca. 490 dm³, mit etwas Wohlwollen sind es 500 dm³, wenn man den Raum im Bereich von Federverkleidung und Radkasten einrechnet. Der Opel Rekord hat ca. 550 dm³, die Mercedes 200/250 ca. 580 dm³, der BMW 1800/2000 ca. 600 dm³, ebenso der Audi 100. Lobenswert beim Peugeot 504 der großflächige und stufenlose Gepäckraumboden, vor allem aber die Unterbringung des Reserverads, schon vom 404 bekannt: nach unten herausklappbar. Und ein ideales Gepäckraumschloß, Drehflügel kann abgeschlossen oder für häufiges Öffnen unabgeschlossen bleiben, Schlüsseldrehung in Flügeldrehrichtung, Öffnen mit einer Hand. Und übr-

gens Motorhaube mit automatischem Aufhalter. Die Konkurrenz sollte sich ihrer kümmerlichen und umständlich zu bedienenden Stützstangen schämen. Separater Schlüssel für den Gepäckraum. Wichtig, wenn man den Wagen mit Gepäck in Werkstatt oder zum Waschen oder auf Parkplatz abgibt.

Einsteigen/Aussteigen

Selbstverständlich vier Türen, aus langer französischer Erfahrung optimal angelegt. Zwar hohe Türschwelle, Bestandteil der selbsttragenden Karosserie nach Peugeot-Prinzip, aber sie sind in der Praxis nicht störend. Auch Höhe der Türen lobenswert und vorbildlich, sehr bequemer Einstieg hinten. Weiter Öffnungswinkel der Türen für bequemen Einstieg, beim Öffnen zum Verkehr hin selbstverständlich Vorsicht nötig, vor allem bei der breiten Vordertür. Sehr gut angelegte Armlehnen mit Schräggriffen in allen Türen, sehr gute Türschlösser in die Türen eingelassen (das mögen wir lieber als die Schlüsselschlitze in nachgebenden Knöpfen), recht günstige Innenzugklinken. Verriegelungsknöpfe auf dem Türtrand jetzt nach internationaler Üblichkeit beim Hineindrücken gesperrt – gerade nachdem Renault für die hinteren Türen des R16 das bisherige Peugeot-Schema übernommen hat, gegen das eigentlich nichts einzuwenden war. Kindersicherungen an den hinteren Türen.

Ausstattung

Der Peugeot 504 wird in zwei Ausstattungen geliefert, Normal (wie unser Testwagen) und Super Luxe. Beide Ausstattungen lieferbar mit 83 PS-Vergasermotor und wahlweise mit 100 PS-Einspritzmotor, Aufpreis 1200 DM. Stahlschiebedach ist bei Peugeot nach wie vor billig, zur Normalausstattung kostet es 150 DM Aufpreis, zur Super Luxe-Ausstattung bekommt man es serienmäßig. Ein 504 mit Normalausstattung, einschließlich dem empfehlenswerten Schiebedach und mit Vergasermotor, Vorfahrt bis Saarbrücken eingerechnet, kostet 10 469,83 DM, mit Einspritzmotor 11 669,83 DM. Für die Super Luxe-Ausführung zahlt man jeweils 900 DM mehr. Die teuerste 504 Limousine, Super Luxe mit Einspritzmotor, kommt nahe an die 13 000 DM-Schwelle: 12 569,83 DM. Wir empfehlen die Normalausstattung. Der Mehrpreis für die Super Luxe-Ausstattung ist (wie schon beim 404) nicht gut angelegt; Super Luxe heißt Metall-effektlackierung und Ledersitze, bei beiden ist der praktische Nutzwert zweifelhaft. Bei Normalausstattung Sitze mit Kunstlederbesatz und Stoffbahnen, praxisgerechte Lösung. Innenverkleidung der Türen und Armaturenbrett Kunstleder, zweifarbig abgesetzt, Armaturenbrett einfarbig schwarz. In unserem Testwagen rot und schwarz als Einrichtungs-farben, auffallende Kontraste, in Frankreich will man es so. Beim

Audi 100 werden nach deutschem Geschmack warme Farbtöne vorgezogen, aber doch gute Wohnlichkeit auch beim 504.

Einige Ausstattungsdetails: Außen Stoßstangenhörner, Parkleuchten, Blankteile rostfreier Stahl, innen kombinierte Halte/Zuggriffe und Armlehnen für alle vier Türen, zwischen den Vordersitzen Ablagefach mit gepolstertem Dekkel (dadurch Sitzbank-Charakter), Rücksitzbank mit Mittelarmlehne, alle Sitzflächen körpergerecht.

Die Vordersitze haben eine kombinierte Längen/Höhenverstellung, dazu Lehnenneigung bis zur Liegestellung und ausziehbare Kopfstütze. Alle vier Türen mit Druckknöpfen zum automatischen Ein- und Ausschalten der Innenbeleuchtung, Kindersicherungen an den hinteren Türen. Selbstverständlich auch Bodenteppich. Primitiv ist die Dachverkleidung im Stahlschiebedach; es ist bei Peugeot zwar traditionell billig, aber das Publikum würde einen geringen Mehrpreis zugunsten einer wohllicheren Dachverkleidung sicherlich hinnehmen.

Drei Rundinstrumente, Anordnung siehe Bilder, serienmäßig u. a. Zeituhr, Wasserfernthermometer, Amperemeter und Tageszähler, Schloß für den (unbeleuchteten) Handschuhkasten, abblendbarer Innenspiegel und schwenkbare Sonnenblenden, rechts mit Spiegel. Scheibenwischer zweistufig. In der zweiten Stufe läuft der Wischer zu langsam, schlecht angelegte Wischerbereiche. Weitere



Vorn, Polsterung und Bezugsmaterial der Sitze vorbildlich, ebenso die sehr geschickt hineinkonstruierten Kopfstützen. Selbstverständlich Liegesitze, beim Verschieben der Sitze nach vorn und hinten Höhenverstellung auf Kurvenschiene.



Peugeot weiß, wie man Türen richtig anlegt: Viel Abstand zwischen Türpfosten und Sitz auch hinten, Schräghaltegriff an allen Türen, selbstverständlich Kindersicherung hinten. Breite Mittelarmstütze, klappbar. Knapp nur der Raum unter dem Vordersitz fürs Drunterschieben der Füße.

Details: Lichthupe, Zigarettenanzünder, Aschenbecher hinten. Wichtiger Fehlpunkt: Keine heizbare Heckscheibe und keine Warnblinkanlage lieferbar.

Gürtelreifen gehören bei Peugeot zur Wagenkonzeption, hier Dimension 175 HR 14. Wegen Wagen- gewicht und Tragfähigkeit die teuren HR-Reifen auch beim Vergaser-504. Beispiel: Michelin XAS in der Dimension 175 HR 14 kostet 130,54 DM. Bremskraftverstärker serienmäßig, vier Scheibenbremsen, aber auf Zweikreisbremsanlage und Lenkhilfe hat Peugeot verzichtet.

Preisvergleich-Stichprobe: Mit Vergasermotor, Normalausstattung und Schiebedach, kostet der 504 10969,83 DM. Für annähernd das

gleiche Geld bekommt man den Opel Commodore als viertürige Limousine und den viertürigen Ford 20M/2300S mit XL-Ausstattung. Der Audi 100 LS kostet viertürig nur 9590 DM, hingegen ist der BMW 1800 knapp 300 DM teurer als der 504.

Bedienung

Armaturenbrett mit hochliegenden Rundinstrumenten, links Tacho und Tageszähler, in der Mitte Kontrollleuchten und Anzeigefelder, rechts Zeituhr. Alle Instrumente einwandfrei abzulesen, nur gibt es Spiegelungen in der Windschutzscheibe bei bestimmten Sitzpositionen. Scheibenwischerschalter links, auch bei Dunkelheit sicher auffindbar, keine Gefahr der Verwechs-

lung. Wisch/Waschkopplung mit Fußbetätigung ist unpraktisch, Fingerhebel wäre besser.

Der 504 wird ausschließlich mit Lenkradschaltung geliefert, Coupé und Cabrio (Fahrbericht im nächsten Heft) haben serienmäßig eine tadellos funktionssichere Knüppelschaltung auf Mittelkonsole. Die Lenkradschaltung erfordert wenig Kraftaufwand, will aber mit loser Hand geführt werden. Präzise Rastungen für alle Gangstufen, erster Gang einwandfrei synchronisiert. Wichtiger Vorzug der Lenkradschaltung: Keine Behinderung beim Durchstieg vorn. Trotzdem würden sich viele deutsche Interessenten diesen feinen Wagen doch lieber mit Mittelschaltung wünschen, zumal sie in Coupé und Cabrio kaum Anlaß zur Kritik gibt; lediglich die Rastung zum Rückwärtsgang ist nicht so präzise geführt wie bei der Lenkradschaltung.

Handbremshebel als Zuggriff unter dem Armaturenbrett, rechts von der Lenksäule. Für einen Hebel zwischen den Vordersitzen ist wegen der gepolsterten Mittelablage kein Platz, aber man muß sich bei jeder Handbremsbetätigung weit nach vorn beugen. Peugeot hätte den Zuggriff zumindest genau wie bei Coupé und Cabrio links von der Lenksäule anbringen sollen, damit Schaltung und Handbremse gleichzeitig bedient werden können, auch ist die Entriegelung lästig hart.

Das Lenkrad gefällt auf Anhieb nicht jedem. Man kann sich auch

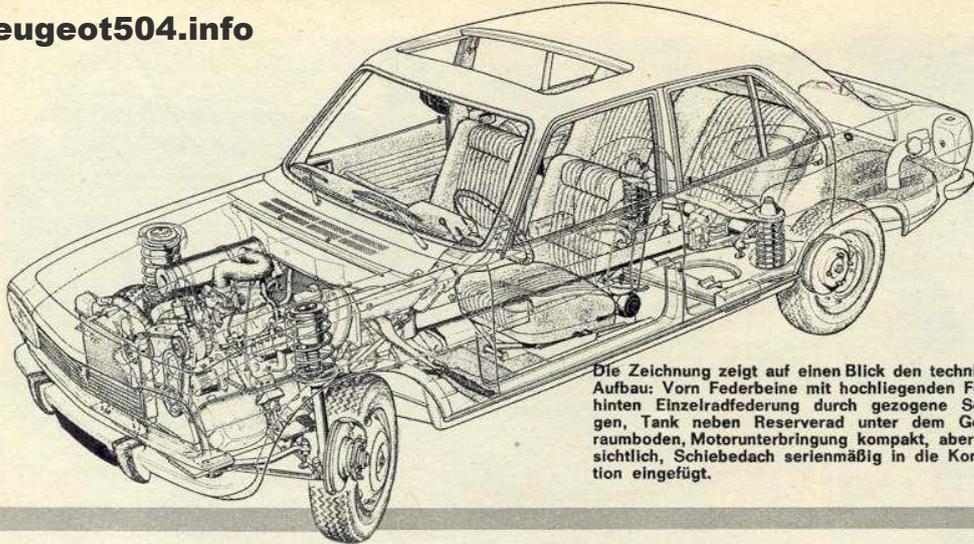
wundern, daß genau im Griffbereich keine Riffelung vorhanden ist. Aber die Doppelspeiche erlaubt Anfassen genau auf Nabenhöhe, die Lenkradposition zwingt den Fahrer auch nicht dazu, den Sitz weit nach hinten zu rücken, und die Signalhorntasten liegen genau im Daumenbereich. Von anderen Wagen her ist die Lenkradposition etwas gewöhnungsbedürftig.

Zwei Hebefelder für Heizung/Lüftung am Armaturenbrett, gut zu erreichen. Zunächst schwer auffindbar sind dagegen die winzigen, verdeckt angebrachten Hebel für die Fußraumbelüftung unter dem Armaturenbrett, auch den Parkleuchtschalter muß man erst mal gesucht haben.

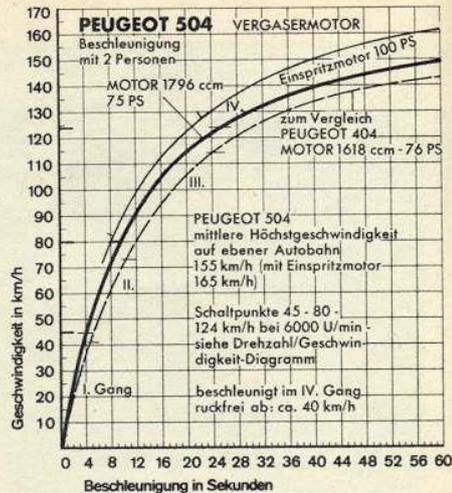
Fahren im Alltag

Wir haben zunächst den 504 mit 83 PS Vergasermotor getestet, den 100 PS-Einspritzer mehrfach auch über längere Strecken gefahren. Bei allem Respekt vor dem Einspritzer, der mehr Leistung ohne wesentlichen Mehrverbrauch bietet, gilt unsere Vorliebe dem Vergasermotor, denn wenn wir einen Hochleistungswagen dieser Klasse fahren wollen, kaufen wir uns einen BMW – außer wenn zur 504-Neigung die vorwiegende Nutzung für schnelle Langstrecken-fahrt kommt, sie ist das Feld des Einspritzers. Ein abschließendes Urteil vom Einspritzer behalten wir einem speziellen Test vor; runde 10 km/h mehr Spitze sind drin, Beschleunigungsvergleich





Die Zeichnung zeigt auf einen Blick den technischen Aufbau: Vorn Federbeine mit hochliegenden Federn, hinten Einzelradfederung durch gezogene Schwingen, Tank neben Reserverad unter dem Gepäckraumboden, Motorunterbringung kompakt, aber übersichtlich, Schiebepedale serienmäßig in die Konstruktion eingefügt.



siehe Diagramm und Tabelle. Der Einspritzer ist mit Rufproblemen vom 404-Einspritzer her belastet; einstellempfindlich (Werkstatt muß Liebe dazu haben, und Kenntnis), doch versichert Peugeot, beim 504-Einspritzer alle Lehren beherzigt zu haben. Wir beobachten auch die Bewährung in Kundenhand bis zum Test.

Mit dem Vergaser-504 waren wir in allem sehr zufrieden. Zuverlässiger Kaltstart, gut dosierbare handbetätigte Starthilfe problemlos. Sehr gute Elastizität im Stadtbetrieb, Beschleunigung im Konkurrenzvergleich siehe Tabelle und Kapitel Fahren Fernstrecke.

Sehr erfreulich im Alltag die Wendigkeit und das leichte Rangieren mit dem 504, auch die Bequemlichkeit des Einstiegs, die tadellose Sitzposition mit guten Einstellmöglichkeiten des Fahrersitzes für die verschiedensten Körpergrößen und Proportionen. Der Wagen wirkt fürs Fahrgefühl äußerst kompakt, erlaubt zentimetergenaues Fahren im gedrängten Verkehr. Knüppelschaltung läge wohl etwas besser zur Hand als der Schalthebel am Lenkrad, und die Synchronisation ist nicht die schnellste, aber der elastische Motorcharakter erfordert nicht viel Schalten. Der Vergaser-504 ist kein toller Stürmer, aber wirklich brav, ein vernünftiges Auto für vernünftige Fahrer, die Komfort und präzises Fahrgefühl zu schätzen wissen.

Der 504 ist nicht so ein dicker Kasten wie Opel Rekord oder Ford 17/20M und man hat auch keinen Moment das Gefühl, daß er für überwiegenden Kurzstreckenverkehr zu schade wäre wie die BMW und Alfas. Direkter Konkurrent ist in diesem Charakter (in gleicher Komfort-, Hubraum- und Fahrleistungsklasse) nur der Audi 100, nach dessen Test wir einen Vergleichstest Peugeot/Audi bringen werden.

Beachtlich auch die Lüftung, die man auf Luftumwälzung schalten kann, wenn die Außenzufuhr beim Warten an der Ampel die Auspuffgase des Vorder- oder Nebennanns ansaugt.

Wendekreis enger als sonst in

der Mittelklasse-Konkurrenz, gute Sicht auf Ampeln, keine Probleme bei Bedienungsorganen – ein Auto für den Alltag. Daß man den Heckabschluß nicht im Blick hat, stört kaum, denn das Rückfenster reicht tief hinunter, guter Blick auf Park-Hintermann, wenig unsichtbarer Überhang hinten und gut angelegte Stoßstange. Nach vorn ist die sehr niedrige Motorhaube sehr günstig für sicheres Rangieren.

Fahren Fernstrecke

Der Vergaser-504 läuft ca. 155 km/h, respektabel. Aber seine ideale Reisegeschwindigkeit, wenn man es eilig hat, liegt um 130-140. Das hält er zügig, wirkt nicht im geringsten angestrengt, er zieht auch an Autobahnsteigungen im vierten Gang kräftig durch und erfordert beim Überholen auf der Landstraße kein extremes Ausnutzen der Drehzahlspannweite im dritten Gang. Er ist keine Rakete, aber auch nicht behäbig, folgt präzise dem Gas, es wird auch eine gute Maschine für die kommende Automatik-Version sein. Bei ungeduldig scharfem Fahren macht sich der für deutsche Maßstäbe etwas knappe Hubraum im Verhältnis zum Wagengewicht bemerkbar. Nicht in der Beschleunigung, die z. B. dem Opel Rekord 1900 S entspricht und klar über den gängigen 1700ern liegt, entsprechend dem Hubraum. Aber im Verbrauch. Bei etwas gemäßigter Fahrweise ist der Vergaser 504 sparsam, wie es die Franzosen wegen ihres teuren Kraftstoffs unbedingt fordern. Bei scharfem Fahren zahlt man glatt zwei Liter mehr.

Hervorragend gut ist der Komfort bei hoher Geschwindigkeit. Keine noch so ausgefahrene Fahrbahn zwingt zum Gaswegnehmen, vorbildlich. Beim langsamen Fahren auf schlechter Fahrbahn merkt man die Härte der HR-Reifen, kleine Stöße kommen durch, grobe werden geschluckt, ähnlich wie beim 204, der 404 ist in diesem Punkt etwas besser.

Aber während man sich beim 404 an das leichte Schwanken um die Mittelachse gewöhnen muß, Auswirkungen der weichen Gürtel-

reifenflanken (nicht etwa zu wechseln mit mangelhafter Spurhaltung), läuft der 504 wie auf Schienen. Wir haben noch keinen Wagen erlebt, der auch bei höchster Geschwindigkeit auf der Autobahn derart wenig Kurskorrekturen mit dem Lenkrad braucht – man hat das Gefühl, kilometerweit das Lenkrad überhaupt nicht bewegt zu haben, auch bei starken Fahrbahnwellen und bei Seitenwind. Dabei läßt sich der 504 ganz leicht in die Kurve ziehen, und in Schängelkurven hat man durchaus nicht das Gefühl, zu viel kurbeln zu müssen, obwohl es keine direkte Lenkung ist – Lenkuntersetzung 1:22, 4,6 Umdrehungen von Anschlag zu Anschlag.

Außerordentlich gut ist auch die Straßenlage in der Kurve, unabhängig vom Fahrbahnzustand und von der Wagenbelastung. Das ist Oberklasse der Fahrwerktechnik, da braucht man nicht um Untersteuern oder Übersteuern zu diskutieren. Auch schroffer Wechsel Gasgeben/Gaswegnehmen in der Kurve bringt ihn nicht aus der Ruhe, bei Notbremsung in der Kurve ist er gut zu beherrschen.

Als 1960 der 404 erschien, lag er uns gegenüber dem 403, dessen Straßenlage als sehr gut galt, wie eine Offenbarung in der Hand, der 403 wirkte schwerfällig dagegen. Jetzt ist es mit dem 504 gegenüber dem 404 das gleiche. Fortschritt ist kein leeres Wort. Und Gewicht auch nicht. Bei allem Respekt vor redlichen Bemühungen, Mittelklassewagen leicht zu halten, liegen relativ schwere Wagen fürs Fahrgefühl doch satter in der Hand – ohne schwerfällig zu sein. Dafür gibt es etliche Beispiele, denen auch gemeinsam ist, daß man das Gefühl einer kompakten Einheit von Karosserie und Fahrwerk hat, nicht das Schaukelgefühl, das vor allem die Ford und die Opel dieser Klasse fahrwerkstechnisch zweitklassig macht.

Der 504-Einspritzer reagiert forscher aufs Gaspedal, selbstverständlich. Aber auch bei ihm ist das Fahrwerk noch reichlich schneller als die Maschine.

Und dieses Fahrwerk ist nicht etwa ein Wunder, sondern ganz

einfach der Stand der Technik, wenn ein Werk ihn nutzt, mit Fingerspitzengefühl. Da helfen keine spitzfindigen Entschuldigungen derer, die es nicht so gut können.

Empfindliche Mitfahrer loben im übrigen die gute Verträglichkeit des 504 (wie schon des 404) auch auf sehr langer Fahrt – trotz der Dröhngeräusche, die in bestimmten Drehzahlbereichen bei unserem Testwagen auftraten. In der Serie seien diese Geräusche bereits beseitigt, versichert Peugeot.

Reifen

Das Werk schreibt für Vergaser- und Einspritzmotor Hochgeschwindigkeitsgürtelreifen vor, Dimension 175 HR 14. Nur drei Fabrikate sind freigegeben: Dunlop SP Sport, Kléber-Colombes V10GT und Michelin XAS. SR-Gürtelreifen dürfen wegen nicht ausreichender Tragfähigkeit nicht montiert werden.

Zugunsten bester Straßenlage hat Peugeot ein breites Reifenformat gewählt, die Reifen neigen auch bei Überforderung kaum zum Kurvenquietschen.

Kritik an HR-Eigenschaften siehe Fahrkapitel und Minuspunktabelle.

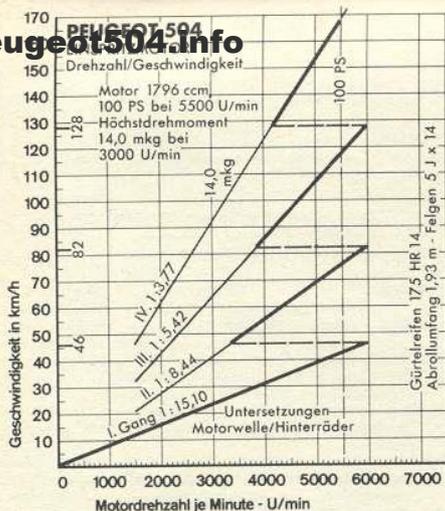
Bremsen

Vierrad-Scheibenbremsen, System Lockheed, selbstverständlich Bremskraftverstärker, Hinterradbremse mit Bremskraftregler als Blockiersicherung. Zuverlässige Handbremse.

Im ersten Eindruck erschien uns die Bremse als zu sanft, für kräftiges Anbremsen ist trotz Bremskraftverstärker relativ viel Pedalkraft nötig. Aber der Eindruck blieb nicht, denn die Bremsen sind wirklich gut, auch standfest bei sehr hohen Anforderungen; das sanfte Einsetzen ist offenbar beabsichtigt, als Vorbeugung gegen schroffes Überbremsen schon bei wenig Pedaldruck. Spursicherheit auch bei scharfem Bremsen sehr gut.

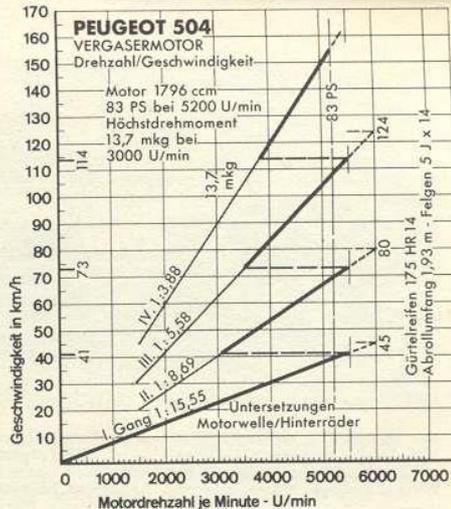
Geräusche

Der 504 ist ein sehr angenehmer Reisewagen, der kultivierte Motor



RICHTIGES SCHALTEN

Unsere Diagramme zum Verhältnis von Geschwindigkeit und Drehzahl machen die Entwicklungsorgfalt dieses Werks deutlich: Der Unterschied der Gangstufen für Einspritzer und Vergasermotor ist so gering, daß manches Werk bestimmt für beide die gleiche Stufung genommen hätte. Beim Vergasermotor ist eine zivile Höchstzahl von 5500 U/min vernünftig nutzbar, an 6000 U/min kann man für optimale Beschleunigung gehen, mehr hat keinen Sinn. Aber noch bei 6400 U/min kein Ventilflattern, es ist eben ein sehr guter Motor. Bei der Geschwindigkeit um 140 km/h nur 4500 U/min, deshalb sparsam, den dritten Gang kann man bis an 114 und auch mal über 120 ausfahren, das gibt Dampf fürs Überholen. Aber vor allem ist der Motor elastisch, ruckfreies Beschleunigen im vierten Gang aus nur 40 km/h ist heute schon sehr bemerkenswert, bei mittleren Drehzahlen brummt er schön und zügig. Beim Einspritzer etwas knappere Untersetzung, geringfügig weniger Drehzahlen im Verhältnis zur Geschwindigkeit, Ausfahren bis um 6000 U/min bringt noch Beschleunigungsgewinn. Dementsprechend höhere Endgeschwindigkeiten in den Gängen, im dritten an 130. Bei 165 km/h noch keine 5500 U/min und doch gutes Durchhaltevermögen; da liegen Einspritzer-Tugenden. Ruckfreie Mindestgeschwindigkeit knapp unter 50, aber genaue Testmessungen bringen wir später im speziellen Test.



macht keinen Geräuschkummer. Angenehmes Klangbild, lauffruhig und vibrationsfrei bis in hohe Drehzahlen, die man jedoch wegen der auf Drehzahlschonung ausgelegten Untersetzung kaum ausnutzen muß. Die Höchstgeschwindigkeit von 155 km/h mit Vergasermotor liegt zum Beispiel nur knapp über Nenndrehzahl! Zweifelloh aber auch der abschaltbare Kühlventilator wesentlichen Anteil am leisen Motorlauf. Auch von anderen Nebenorganen des Motors ist kein lästiger Lärm hörbar.

Kraftübertragung nicht restlos geräuschfrei, man hört besonders bei schiebedem Motor ein singendes Zahnradgeräusch. Das Abrollgeräusch der Gürtelreifen ist tadellos abgedämmt, nur auf grobem Kopfsteinpflaster leichtes Trommeln.

Die Karosserie ist nach unseren bisherigen Beobachtungen völlig klapperfrei, die Türen schließen exakt und leise. Bei Wagen der

Anfangsserie gab es drehzahlabhängiges Dröhnen zu bemängeln.

Heizung/Lüftung

Die Heizleistung ist deutlich besser als im 404, vor allem stärkerer Warmluftstrom. Im Fußraum wird der Luftstrom zu wenig auf die Karosserieaußenseiten gerichtet, Luftverteilung auf der Windschutzscheibe durch breite Defrosterschlitz einwandfrei. Zusätzlich kann man die breiten Lüftungsöffnungen auf dem Armaturenbrett mit zum Freihalten der Windschutzscheibe heranziehen. Bei Ausnutzung als Kopfraumbelüftung sind sie für Fahrer und Beifahrer getrennt ankipplbar. Sie bringen schon bei niedriger Fahrgeschwindigkeit viel Frischluft nach oben. An den Armaturenbrettaußenkanten zwei weitere Lüftungs/Heizungsdüsen, Wärme im Türbereich viel wirksamer für die gesamte Innenraumdurchwärmung als die sonst vorwiegend übliche Konzentration der Heizluft in Wagenmitte. Im Fußraum hochliegende Öffnungen für Frischluftzufuhr, tadellose Luftverteilung; Bedienungshebel weit vor unter dem Armaturenbrett, verdeckt angebracht und daher schlecht zu finden.

Zwei Hebelfelder für Heizung und Lüftung in Armaturenbrettmitteln. Man kann mit einem Hebel die Kaltluftzufuhr abstellen, z. B. um Eindringen von Abgasen zu verhindern, die Heizluftzufuhr wird dadurch nicht beeinträchtigt, wertvoll auch an sehr kalten Tagen. Das Gebläse wird stufenlos zugeschaltet. Praktisch: deutliche Raste zwischen Gebläsezu- und abschaltung. Luftverteilung oben/unten sehr gut dosierbar, alle Hebel sind leichtgängig und haken nicht.

Innenraumbelüftung mit den oben erwähnten Öffnungen im Frontraum gut, dazu vier Kurbel Fenster (auch hinten voll versenkbar!) und automatische Heckraumbelüftung.

Verarbeitung

Vorerst noch die traditionelle französische Manier: Hohe Qualität und erstklassige Fertigungskontrolle bei allen technischen Haupt-

sachen, so Triebwerk, Fahrwerk und Karosseriestruktur, sauber schließende Türen, aber großzügige Nachlässigkeit in den Details, in denen wir nicht nur von VW und Mercedes, sondern auch von Ford und Opel und nicht zuletzt von Audi verwöhnt sind. An einem Wagen der 504-Preisklasse mag man bei uns auch nicht gern so sichtlich billigen Plastikpöfel, z. B. den mißtrauenerweckenden Plastik-Zug für die Reserveradarrückführung, der sich beim Testwagen auch prompt aushängte. Das Plastikteil in der Einbettung der Kopfstütze brach bald quer, und am Schiebedach vorbei kann man rechts ein Streifen Himmel sehen – was übrigens bei Regen nichts ausmacht, Wasser wird aus dem Schiebedachrahmen vorbildlich unsichtbar abgeleitet – unter dem Blech ist alles prima. Unser Testwagen ist noch früheste Serie (Oktober 68!), aber ohne Unterschied zu Wagen im Lande. Wir werden weiterhin Neulieferungen beobachten, man kann mit der ordentlichen (aber für deutsche Maßstäbe in solchen Details nicht vorbildlichen) Norm des 404 und 204 rechnen.

Die durch viele Jahre oft unbegreiflich schlechte Lackierung war auch nach Einführung des fortschrittlichsten Lackierverfahrens (Elektrophorese) zunächst nicht begeisternd, ist jetzt aber gut. Blankteile aus rostfreiem Stahl, lobenswert!

Lebensdauer

Peugeot hat Ruf für gründliche Versuchsarbeit, man kann bei allen wichtigen Organen mit sehr hoher Lebensdauer rechnen, den Motoren trauen wir Höchstlebensdauer zu. Einfahrempfehlungen befolgen, erste 1000 km höchstens 100 km/h im 4. Gang, 80 im 3. Gang, 50 im 2. Gang, 25 im 1. Gang, dann noch „Schonung während der ersten Betriebsmonate“, Oberschmierzusatz im Kraftstoff während der ersten 1000 km – das ist erfahrene Vorsicht der Ratgeber. Unter einem einigermaßen vernünftigen Fahrer, der (nicht nur bei Peugeot) vor allem hohe Drehzahlen bei noch kaltem Motor vermeidet, wird dieser Motor wie der 404 weit über

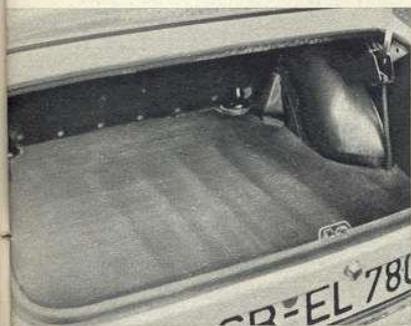
100 000 km ohne Grundüberholung halten – und Überholung ist relativ billig, denn er hat auswechselbare Lauffüßchen (= Gleitbahnen der Kolben). Beim Fahrwerk ist nicht mit Lebensdauerproblemen zu rechnen, in der Struktur auch bei der Karosserie wurde nicht gespart, siehe das Wagengewicht.

Wartung

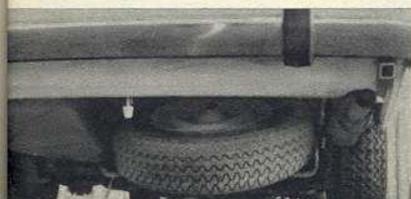
Geringe Wartungsansprüche, zeitgemäß. Fahrwerk wartungsfrei, lediglich die Vorderradlager müssen alle 20 000 km geschmiert werden; ein engeres Intervall als bei der Konkurrenz. Praxisgerechte Einteilung der vorzunehmenden Arbeiten in kleinen Schmier- und Kontrolldienst alle 5000 km (Grundpreis für 504-Vergaser 39,96 DM, für 504-Einspritzer 48,29 DM) und große Inspektion alle 10 000 km (Grundpreis für 504-Vergaser 58,83 DM, für Einspritzer 68,26 DM). Standkontrolle in Batterie und Kühler, Reifendruckprüfung entweder alle 5000 km oder bei geringer Kilometerleistung nach Zeit: jeden Monat.

Motorölwechsel gleichzeitig mit Luftfilterreinigung alle 5000 km empfohlen, bei vorwiegend Kurzstreckenbetrieb und im Winter Ölwechsel alle 2500 km. Ölfilterwechsel alle 10 000 km. Getriebeölwechsel alle 10 000 km, ein ungewöhnlich enges Intervall. Allerdings kommt der Wechsel nicht ganz so teuer, da kein Getriebeöl, sondern billigeres Mehrbereichs-Motorenöl 20 W 30 oder 20 W 40 eingefüllt wird. Das Öl in der Hinterachse wird alle 15 000 km gewechselt, für die Zündkerzen empfiehlt Peugeot Wechsel alle 20 000 km.

Werksvorschrift: Mehrbereichsöl 20 W 30/40. Für tiefe Dauertemperaturen unter -15°C gibt Peugeot keine speziellen Sortenempfehlungen, 10 W 30 wäre in Deutschland sicherlich nicht falsch. Mit 10 W 40 oder 10 W 50 ist man diese Sorge los; solche Öle überdecken auch voll den Bereich der Werksvorschrift. Peugeot möchte aber lieber Ölwechselverkürzung, da bei Kalt- und Kurzstreckenbetrieb das Motoröl verhältnismäßig rasch Kondenswasser, Kraftstoff etc. auf-



Gepäckraum mit viel Bodenfläche, durch das abfallende Heck große Ladeöffnung auch für sperriges Gepäck, knapp ist nur die Ladehöhe vor allem hinten, Gepäckrauminhalt unter deutschem Durchschnitt – aber nach unserer Meinung nicht zu knapp. Reserverad unter dem Boden, nach unten herausnehmbar, vorbildlich wie schon beim 404, kein Entladen des Gepäcks bei Reifenpannen nötig, Werkzeug und Wagenheber werden im Motorraum gehalten.





Die Modellreihe ist komplett. Rund ein halbes Jahr nach der Limousine wurden in Frankreich Peugeot 504 Coupé und Cabrio vorgestellt. Karosserien sportlich-elegant von Pininfarina, 101 PS-Einspritzmotor, aber wahrscheinlich enttäuschend hohe Preise (in Frankreich mindestens 23 000 Francs für das Cabrio, ca. 25 000 Francs für das Coupé). Wir haben beide Wagen gefahren, Fahrbericht im nächsten Heft. (101 PS wegen geänderter Auspuffanlage.)

nimmt, was die Schmierwirkung des Öls beeinträchtigt. Kritisieren muß man die Empfehlung von Schmiermitteln nur einer Marke (im Fall Peugeot ist es Esso); die Schmiermittel der anderen Marken erfüllen jedoch die gleichen Aufgaben, wenn man sich an die vorgeschriebenen Spezifikationen hält.

Ersatzteile

Sowohl der Einspritzmotor wie der Vergasermotor sind für Kontrollen, Einstellungen und Kleinreparaturen gut zugänglich, was auch die Inspektionen verbilligt, siehe dazu Grundpreise im Absatz Wartung. Die Preise für die Blechteile liegen etwa auf dem Niveau von Audi, Fiat 125 und BMW 1800/2000 (incl. Mehrwertsteuer, Blechteile grundiert, ohne Beschläge): Kotflügel vorn 82,14 DM, Seitenteil links hinten 95,46 DM, Seitenteil rechts hinten 81,81 DM, Motorhaube 163,17 DM, Kofferhaube 120,99 DM, Fahrertür und Seitentür hinten je 159,29 DM. Sehr teuer sind die einteiligen Stoßstangen: Vorn 163,17 DM, hinten 168,72 DM, das liegt auf dem Niveau des Simca 1301/1501, deren Stoßstange allerdings dreiteilig und deshalb bei Bagatellschäden im einzelnen billiger zu ersetzen ist.

Auch der Austauschmotorpreis liegt bei Audi und Fiat 125: 504-Vergasermotor 1265,40 DM, Einspritzer 1404,15 DM. Der Motor- aus- und einbau kostet 109,22 DM. Austauschmöglichkeit Kolben und Laufbüchsen statt Austauschmotor spart auch bei Nebenarbeiten ein paar hundert Mark.

Fahren mit Wohnanhänger

Sehr guter Geradeauslauf, Federung auch für hohe Deichsellast nicht zu weich. Der Vergasermotor ist schön elastisch, die Gangstufung ist auf Zugkraft angelegt, trotzdem ausreichend hohe Endgeschwindigkeiten in den unteren Gängen. Motorleistung auch für Gebirgsfahrten nicht zu schwach. Der Einspritzmotor lohnt in diesem Zusammenhang nur, wenn es um maximale Ausnutzung der zulässigen Anhängelast geht (1100 kg gebremst, 635 kg ungebremst). Der Einspritzer spricht sehr fein aufs Gas an (besser als der Vergasermotor), die Gangstufung ist noch stärker auf Drehzahlschonung und hohe Gangendgeschwindigkeiten angelegt.

PREISE UND KOSTEN

Peugeot 504, Limousine, viertürig, Vergaser	10 150,— DM
Peugeot 504, Limousine, viertürig, Einspritzer	11 350,— DM
Aufpreis für Schiebedach	150,— DM
Peugeot 504 Super Luxe, Limousine, Schiebedach, Vergaser	11 200,— DM
Peugeot 504, Super Luxe, Limousine, Schiebedach, Einspritzer	12 400,— DM
Vorfracht bis Auslieferungslager Saarbrücken jeweils	169,83 DM

Jahressteuer	Vergaser	259,20 DM
Kfz-Haftpflichtversicherung (250 000 DM Deckungssumme)		546,— DM

Feste Jahreskosten einschließlich Nebenkosten ohne Wertverlust	1 020,— DM
--	------------

Wertverlust durchschnittlich pro Jahr während der ersten drei Jahre voraussichtlich	1 600,— DM
---	------------

Feste Jahreskosten einschließlich Wertverlust	2 620,— DM
---	------------

Laufende Kosten auf 100 km:	
Kraftstoff	8,30 DM
Öl	—,60 DM
Reifen	1,60 DM
Werkstatt	6,— DM
	16,50 DM

Gesamtkosten pro Monat ohne (in Klammern mit) Wertverlust bei:	
10 000 Jahreskilometern	222 DM (355 DM)
15 000 Jahreskilometern	291 DM (424 DM)
20 000 Jahreskilometern	360 DM (493 DM)
30 000 Jahreskilometern	497 DM (630 DM)
Kilometerkosten ohne (in Klammern mit) Wertverlust bei:	
15 000 Jahreskilometern	23,3 Pf (33,9 Pf)

Klar errechenbare Mehrkosten entstehen beim Einspritzer in der Versicherung: 100 PS = 621,60 DM. Der Wertverlust kann geringfügig höher sein. Die Entwicklung am Gebrauchtwagenmarkt muß dazu noch abgewartet werden. Mehrkosten bei den laufenden Kosten sind je nach Fahrbetrieb möglich, voraussichtlich jedoch gering. Mehraufwand am ehesten noch bei den Posten Reifen und Werkstatt, nicht aber beim Kraftstoffverbrauch. Insgesamt eventuell 10 DM monatlich mehr.

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

mot-GESAMTURTEIL

Der Peugeot 504 beweist, daß Autobauen eine Kunst ist und daß Peugeot sie beherrscht. Wir hätten uns den Wagen allerdings billiger gewünscht, vor allem die kürzliche Preiserhöhung um 350 DM ist bedauerlich. Nach der Preiserhöhung muß Peugeot um so mehr danach streben, zur tadellosen Qualität unter dem Blech auch für feines Finish an Details der Ausstattung zu sorgen. Deutsche Käufer in dieser Klasse haben kein Verständnis für französische Großzügigkeiten. Und die so hervorragenden Peugeot-Techniker wissen immer noch nicht, wie man Scheibenwischersektoren anzulegen hat. Doch trotzdem: Dieses Auto ist ein Klassewagen, in vielem vorbildlich.

TECHNISCHE DATEN

MOTOR

Bauart: Vierzylinder-Viertakt-Reihenmotor vorn, um 45° geneigt eingebaut

	Vergaser	Einspritzer
Zylinderbohrung/Kolbenhub:	84/81 mm	
Hubraum (effektiv):	1796 ccm	
Hubraum (nach Steuerformel):	1783 ccm	

Verdichtung:	8,35:1
Leistung:	83 PS bei 5200 U/min 100 PS bei 5500 U/min
Größtes Drehmoment:	13,7 mkg bei 3000 U/min 14 mkg bei 3000 U/min

Mittlere Kolbengeschwindigkeit bei Nenn Drehzahl (Vergaser = 5200 U/min 14,04 m/sec) (Einspritzer = 5500 U/min 14,8 m/sec)

Ventile: hängend, Stoßstangen, Kipphebel, Nockenwelle seitlich hochliegend, angetrieben über Doppelrollenkette

Kühlung: Wasserkühlung, Umwälzung durch Pumpe, thermostatische An- und Abschaltung des Kühlventilators, Temperaturanzeige am Armaturenbrett

Schmierung: Motorölinhalt 4 Liter, Ölpumpe, Wechselölfilter im Hauptstrom, Öldruckanzeige am Armaturenbrett

Vergaser:	Solex 34	—
	PBICA 5	
Einspritzanlage:	—	Kugelfischer DLO 20 B

Tank (im Heck): ca. 56 Liter
Batterie: 12 Volt, 55 Ah
Lichtmaschine: Drehstrom

KRAFTÜBERTRAGUNG

VollsynchRONisiertes Vierganggetriebe mit Lenkradschaltung, Untersetzungen im Getriebe: Vergaser 4,0/2,24/1,44/1,0/R. 4,32; Einspritzer: 4,0/2,24/1,44/1,0/R. 4,32; Antrieb auf Hinterräder, Achsuntersetzung bei Vergasermotor: 3,88:1, bei Einspritzmotor: 3,77:1

FAHRWERK

Radführung vorn an McPherson-Federbeinen, hochgelegte Schraubenfedern mit innenliegenden Stoßdämpfern, Torsionsstabilisator, Zugstreben
Radführung hinten: gezogene Dreieckslenker, Torsionsstabilisator, Stoßdämpfer in Schraubenfedern stehend; Zahnstangenlenkung mit geknickter Lenksäule, Untersetzung 22:1, 4,6 Umdrehungen von Anschlag auf Anschlag; Gürtelreifen 175 HR 14 (Schlauch) auf Felge 5J X 14, Luftdruck vorn 1,5-1,7 atü, hinten 1,8-2,0 atü; vorn und hinten Scheibenbremsen, Bremskraftverstärker, Bremskraftregler als Blockiersicherung für die Hinterräder, Handbremse auf Hinterräder wirkend, Handbremshebel unter Armaturenbrett

MASSE

Radstand: 2740 mm
Gesamtlänge: 4490 mm
Gesamtbreite: 1690 mm
Gesamthöhe (belastet): 1410 mm
Spurweite vorn: 1420 mm
Spurweite hinten: 1360 mm
Wendekreisdurchmesser links/rechts: 10,35/10,8 m

GEWICHTE

Wagengewicht (vollgetankt): 1200 kg
Zulässiges Gesamtgewicht: 1680 kg
Zulässige Belastung: 480 kg
Anhängelast gebremst/ungebremst: 1100/635 kg
Zulässige Dachlast: 50 kg

BESCHLEUNIGUNGS-VERGLEICH

Modell	Leistung					Spitze
	0-80 km/h	0-100 km/h	0-120 km/h	0-140 km/h	0-160 km/h	
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
Peugeot 404 Vergaser	76	11,8	18,0	27,5	50,7	145
Audi 100 (Werksangabe)	80	8,8	13,3	21,6	40,0	156
Audi 100 S (Werksang.)	90	8,5	12,7	18,0	29,4	165
Audi 100 LS (Werksang.)	100	7,9	11,5	17,0	27,1	170
BMW 1800	90	8,2	12,4	18,5	28,4	165
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	62	9,8	15,7	24,2	37,0	155
Ford 20 M/2300 S	108	7,7	11,7	17,6	26,5	165
Mercedes 200	95	10,2	15,2	23,5	35,0	160
Opel Rekord 1900 S	90	9,0	14,5	21,3	42,0	155
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.

VERBRAUCH

Superkraftstoff	11,1—11,5 Liter/100 km
Langstrecke zügig	11,8—12,8 Liter/100 km
Langstrecke scharf	13,5—15,8 Liter/100 km
Kurzstrecke Stadt	12,1 Liter/100 km
Mittel/Testdurchschnitt	

Ölverbrauch im Test nicht meßbar