

peugeot504.info

mot

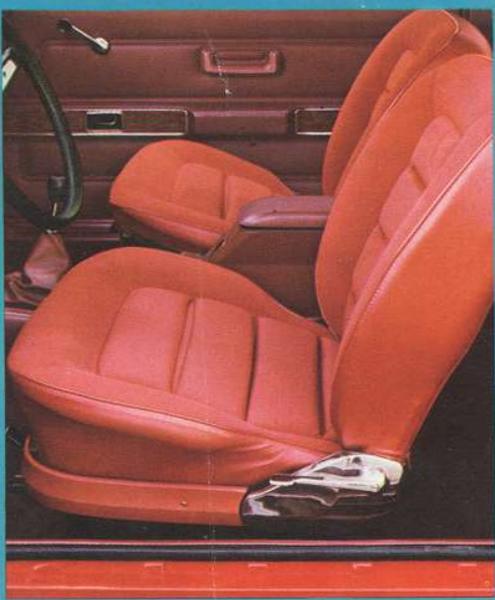
das auto-journal

E 4977 D

vereinigt
mit motor-Rundschau + kritik

Ausgabe A
Vom Jungfachmann
zum Kfz-Meister
Tankwart - Elektrik

Nr. 6 20. 3. 1971

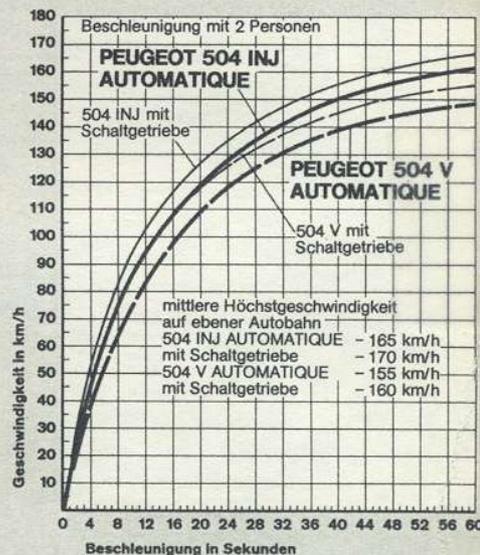


Test:
Das Taunus
Programm
von 1300 N
bis 2000 GXL



Die nasse Gefahr
Aqua-
planing
Test mit
verschiedenen
Reifen

Kurztest



Pluspunkte

Peugeot 504 allgemein:

- Bisher keine Preiserhöhung
- Wenige Wochen Lieferzeit
- Solide Viertürer-Karosserie, außen kompakt und innen geräumig
- Vorbildliches Fahrwerk mit Einzelradfederung auch hinten, gute Federung und sehr gute Straßenlage
- Sehr gute Übersichtlichkeit und Handlichkeit beim Rangieren (obwohl Heckabschluß nicht im Blick)
- Sehr gute technische Ausrüstung, komfortable Ausstattung
- Hubraum (2000 ccm) harmonisch auf Größe und Gewicht des Wagens abgestimmt, zugunsten von Kraftreserven, Drehzahlschonung, Sparsamkeit
- Zeitgemäße Sicherheitsvorsorgen, keine Einsparung bei Materialaufwand, heizbare Heckscheibe und (vorn) Sicherheitsgurte im Preis
- Blankteile aus rostfreiem Stahl
- Gepäckgewicht größtenteils über Hinterachse, geringes Einsacken des belasteten Hecks, einfach umstellbare Scheinwerferneigung
- 504 Injection (Einspritzer) mit Halogenfernlicht

Speziell Automatik:

- Bewährtes Automatik-System (ZF-Friedrichshafen) mit tadelloser Funktion
- Motorcharakter für Automatik günstig
- 504 Vergasermotor (93 PS) mit Automatik: 1220 DM billiger als mit Einspritzmotor, im Vergleich der Automatik-Wagen dieser Klasse verhältnismäßig sparsam
- 504 Einspritzer (104 PS) mit Automatik: Beschleunigung im oberen Geschwindigkeitsbereich besser als bei 504 Vergaser mit Schaltgetriebe, gegenüber 504 Vergaser/Automatik erheblich überlegenes Temperament, trotz der höheren Fahrleistung kein höherer Verbrauch

Minuspunkte

Peugeot 504 allgemein:

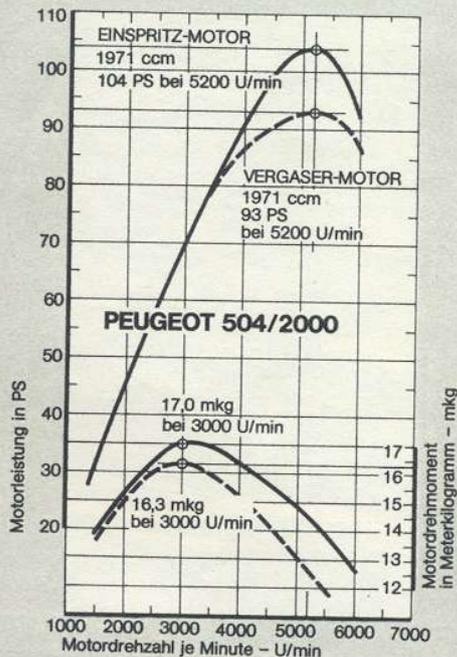
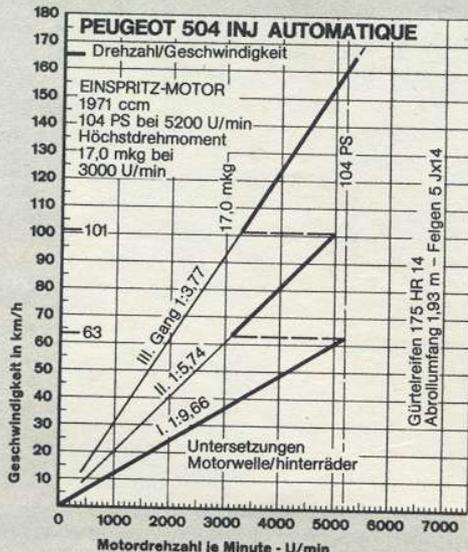
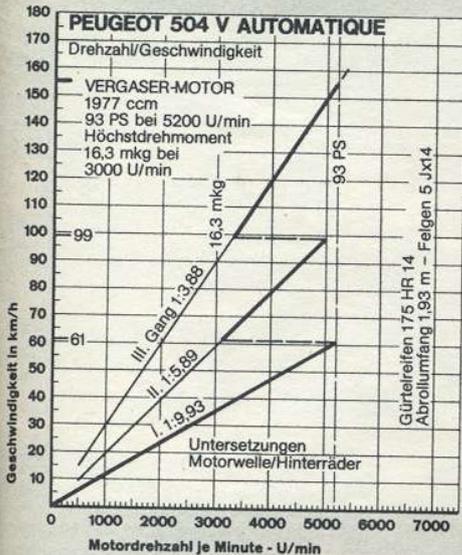
- Lackierungsqualität noch nicht zweifelsfrei
- Ausführung des Schiebedachs nicht mehr zeitgemäß: Primitive Ausführung mit grober Verriegelung, lästig starke Windgeräusche bei geschlossenem Dach, gefährliche Kanten bei Kopfaufprall, in automatischen Waschanlagen beträchtlicher Wassereintrich
- Wagen ohne Schiebedach (Minderpreis 150 DM) zeitweise nur mit unbestimmten Terminzusagen oder gar nicht lieferbar, Ausstattung Super Luxe (Ledersitze, 900 DM Mehrpreis) nur mit Schiebedach
- Heckabschluß nicht im Blick
- Heizwirkung nur mittelmäßig
- Bis ca. 60 km/h etwas hartes Ansprechen der Federung auf kleine Unebenheiten
- Armkraftbedarf der Lenkung für häufiges Rangieren recht hoch, Servolenkung gegen Aufpreis wünschenswert
- Scheibenwischerantrieb zu laut, Anpreßdruck und Qualität der Scheibenwischerblätter verbesserungsbedürftig
- Handbremse ungünstig angelegt, für Fahrer mit Sicherheitsgurten nur mühsam erreichbar
- Keine Zweikreisbremse
- Service-Netz in Deutschland immer noch dünn (ca. 950 Werkstätten)
- 504 Einspritzer: Reparaturen an Einspritzung nicht bei allen Peugeot-Werkstätten unproblematisch
- Heizbare Heckscheibe nicht automatisch mit Zündung abgeschaltet, kann leicht vergessen werden
- Indirekte Verteuerung durch 150 DM Vorracht bis Auslieferungslager

Speziell Automatik:

- Wie bei allen Automatik-Wagen gegenüber gleichen Wagen mit Schaltgetriebe mehr Verbrauch (ca. 0,8–1,0 l), bei weniger Beschleunigung und Spitze

Peugeot 504

Automatik



Der Peugeot 504 wird seit September 1968 gebaut, seit Oktober 1970 hat er 2000 statt 1800 ccm. Unser Test des 504/2000 erschien in Heft 23/70. Inzwischen haben wir den 504/2000 auch mit Getriebeautomatik geprüft, in Verbindung mit dem Vergasermotor (93 PS, Preis ab 11 220 DM) und dem Einspritzer (104 PS, Preis ab 12 420 DM).

Das automatische Getriebe, französisch „automatique“ genannt, ist vom 504/1800 her schon bekannt, wurde da aber nur in Verbindung mit dem Vergasermotor geliefert; die Kombination Einspritzer und Automatik ist beim 504 neu.

Getriebeautomatik schluckt für den Druckaufbau der Hydraulik bekanntlich Leistung. In welchem Maße, wird an Beschleunigung, Höchstgeschwindigkeit und Kraftstoffverbrauch deutlich.

Je mehr Hubraum, desto mehr Kraftreserve zugunsten guter Fahrleistung mit Automatik, um so geringer auch der Mehrverbrauch. Der 504 mit 1800 ccm war für die Ansprüche, die man an einen Reisewagen dieser Klasse stellt, etwas knapp motorisiert, mit Automatik erst recht. Beim neuen 2000 ccm-504 ist dies Problem auch für Automatik von vornherein erledigt.

Bei manchen Fahrern paßt Automatik zum Charakter, bei anderen nicht, sagt man immer noch. Richtiger sollte man sagen: Bei manchen Autos paßt Automatik zum Charakter, bei anderen weniger, bei manchen nicht.

Zum Peugeot 504 paßt Automatik sehr gut, auch wenn der Fahrer gut schalten kann. Wer den Peugeot 504 als sportlichen Wagen kauft und deshalb schalten will, liegt falsch. Der Peugeot 504 ist kein BMW auf französisch, trotz der prinzipiellen Über-

einstimmung im Fahrwerk und der BMW-gemäßen Hochleistung des Einspritzers. Peugeot denkt sich den 504 als komfortablen Reisewagen, der für den Alltag in der Stadt kompakt und handlich genug ist. Man rechnet mit zügigen, aber sparsamkeitsbewußten Mittelklassefahrern, daher die anfängliche Hubraumbeschränkung und auch beim vergrößerten Motor die gemäßigte Leistung. So kam Peugeot auch zum Einspritzer: Benzineinspritzung statt Vergaser ergibt höhere Leistung ohne Erhöhung von Drehzahl und Verbrauch.

Die Federung ist auf Komfort angelegt, nicht auf stramme Sportlichkeit. Die Lenkung ist äußerst ruhig und spursicher, sie reagiert nicht sportlich spontan schon auf den Gedanken des Fahrers wie bei BMW. Auch die Ausstattung ist betont auf Reisekomfort und Alltagsnutzen, nicht auf sportlichen Stil abgestimmt.

Das hat er bei aller technischen Verschiedenheit mit dem Audi 100 gemeinsam. Beide zielen auf die Lücke zwischen der schablonenhaften Technik von Ford und Opel und der teuren Qualität von Mercedes.

Unser Kurztest gilt aber speziell der Automatik. Wie sie sich auf Beschleunigung und Spitze gegenüber Schaltgetriebe auswirkt, zeigt unser Beschleunigungs-Diagramm. Kernzahlen tabellarisch:

	0-80	0-100	0-120	Spitze
	sec	sec	sec	km/h
504 V Automatique	11,0	16,8	25,0	155
504 V Schaltgetriebe	8,6	13,5	21,0	160
504 Inj. Automatique	9,2	13,8	20,6	165
504 Inj. Schaltgetriebe	7,8	11,5	17,0	170

Beschleunigung und Spitze des 504 Vergasers mit Automatik sind noch respektabel genug, sie entsprechen z. B. einem

Ford oder Opel 1700 S mit Schaltgetriebe. Der 504 Einspritzer/Automatik gleicht nicht nur vollkommen aus, was das automatische Getriebe an Leistung schluckt, sondern übertrifft ab 120 km/h sogar den 504 Vergaser mit Schaltgetriebe beträchtlich.

Ob das beim Kauf für den Einspritzer oder den Vergaser mit Automatik spricht, werden zumeist die Preise und Kosten von vornherein entscheiden.

Betriebskosten

Jahressteuer	288,— DM
Haftpflichtversicherung ca.	704,— DM
Wertverlust durchschnittlich pro Jahr beim	
504 V Automatique	1850,— DM
504 Inj. Automatique	2000,— DM
Laufende Kosten auf 100 km beim	
504 V Automatique	17,20 DM
504 Inj. Automatique	17,40 DM
Monatliche Kosten bei 15 000 Jahreskilometern ohne (mit) Wertverlust beim	
504 V Automatique	319,— (473,—) DM
504 Inj. Automatique	321,— (488,—) DM

Verbrauch

(Mittel/Testdurchschnitt Superkraftstoff)	
504 V Automatique	13,9 Liter/100 km
504 V Schaltgetriebe	12,9 Liter/100 km
504 Inj. Automatique	13,8 Liter/100 km
504 Inj. Schaltgetriebe	13,0 Liter/100 km

Grundvorteil der Automatik auch für Fahrer, die schalten können und wollen: Kein Kuppeln und kein Schalten auch bei Schleichfahrt in der Kolonne, somit kein Verschleiß von Kupplungsbelägen und Fahrernerven; statt dem ersten Gang des

Weiter auf Seite 54

Kurztest Peugeot 504 Automatik

Fortsetzung von Seite 37

Schaltgetriebes stufenlose Drehzahlpassung mittels Drehmomentwandler (Öldruck von einem Pumpenrad auf ein Turbinenrad ausgeübt, kraftregelnde Stromlenkung mit einem dazwischen freilaufenden Leitrad), statt Schaltpausen blitzschneller Automatik-Gangwechsel. Zu den Gangstufen siehe Diagramm: mit geringem Unterschied zwischen Vergaser- und Einspritzmotor erste Stufe bis über 60 km/h, zweite Stufe bis ca. 100 km/h; da kann dem sportlichen Fahrer mal die hohe kraftvolle Spannweite fehlen, die beim handgeschalteten Vierganggetriebe der dritte Gang bietet, aber das nutzt nur eine kleine Fraktion der Fahrer wirklich aus – und diese nicht ständig. Die Automatik schaltet bei höchstens 5200 U/min, während man beim 504 mit Handschaltung 6000 U/min und mehr ausnutzen kann; bei Automatik kann man es auch, indem man das Aufwärtsschalten auf die zweite oder erste Stufe (Wählhebelstellungen 2 und 1) beschränkt, aber in der Praxis erkennt man doch bald, daß man es nicht braucht

und daß der minimale Beschleunigungsgewinn den Motor strapaziert und Verbrauch kostet. Wer gern schaltet, sollte Schaltgetriebe kaufen; die Schaltbegrenzungen bei Automatik dienen vor allem der Dauerbremswirkung bergab. Stellung P des Wählhebels bedeutet Parksperr („eingeschalteter Gang“), N ist Leerlauf, Anlassen ist in P und N möglich. Der Wählhebel liegt als Mittelkrücke günstig zur Hand, die Skala ist beleuchtet.

Zur Einspritzung („Injection“): Es handelt sich um ein mechanisches Einspritzsystem der Firma Kugelfischer, es wurde mehrfach weiterentwickelt und ist ausgereift. Das Reparaturrisiko ist praktisch nicht größer als beim Vergaser, nur sollte die Werkstatt eingehendes Interesse und Erfahrung mit der Einspritzung haben, das heißt den richtigen Mann. Das gleiche gilt für die Getriebeautomatik. Wenn im Fahrbetrieb voraussichtlich Service-Probleme bestehen werden, nimmt man besser Vergaser und Schaltgetriebe.

mot-Gesamturteil

Der Peugeot 504 gehört zu den Wagen, die ihren Fahrer nicht treiben. Seine Eigenschaften begünstigen zügige Fahrweise, die Automatik paßt sehr gut dazu und ist nach Preis- und Kostenvergleich empfehlenswert.

Text: Dr. P. Simsa
Fotos, Tabelle: E. Männer
Zeichnungen: J. F. Drkosch

Peugeot 504 im Konkurrenz-Vergleich	Peugeot 504 V	Peugeot 504 Inj.	Audi 100 LS	Ford20M XL 2,0 S	Ford20M XL 2,3 S	Mercedes 200	Mercedes 220	Opel Comm.	Volvo 144	Volvo 144 S
Preis viertürige Limousine mit Automatik	ab DM 10 300 ab DM 11 220	11 500 12 420	10 890 12 090	11 288,70 12 247,74	11 692,74 12 651,74	13 375,50 14 818,50	13 819,50 15 262,50	11 904,75 12 964,80	13 150 14 150	13 950 —
Zylinder/Hubraum	ccm 4/1971	4/1971	4/5500	V 6/1998	V 6/2293	4/1988	4/2197	6/2490	4/1985	4/1985
Leistung PS bei U/min	93/5200	104/5200	100/5500	90/5000	108/5100	95/5000	105/5000	120/5500	82/4700	100/5500
Max. Drehmoment mkg bei U/min	16,3/3000	17,0/3000	15,3/3200	15,8/3000	18,5/3000	15,9/2800	18,2/2800	17,7/4200	16,0/2300	15,5/3500
Höchstgeschwindigkeit (Autom.)	km/h 155	165	165	155	160	155	163	170	145	165*
Beschleunigung 0–100 km/h (Autom.)	sec 16,8	13,2	14,0	15,5	13,5	17,0	16,0	14,0	19,0	13,0*
Durchschnittsverb. (Autom.)	l/100 km 14,0 S	14,0 S	12,5 S	14,5 S	15,0 S	14,0 S	14,5 S	15,0 S	14,0 N	14,0 S*
Außenlänge	cm 449	449	462,5	472,1	472,1	468,5	468,5	457,4	464	464
Außenbreite	cm 169	169	172,9	175,6	175,6	177	177	175,4	173,5	173,5
Innenraumlänge ¹	cm 177	177	175	180	180	175	175	170	170	170
Ellenbogenbreite vorn/hinten	cm 142/139	142/139	141/141	143/143	143/143	148/147	148/147	142/138	140/140	140/140
Gepäckraumvolumen	dm ³ 490	490	590	700	700	580	580	535	595	595
Leergewicht	kg 1230	1230	1100	1155	1155	1360	1360	1190	1180	1180
Zuladung	kg 480	480	430	415	415	470	470	415	470	470
Jahressteuer	DM 288	288	260	288	331	288	317	360	288	288
Jahreshaftpflicht	DM 704	704	704	640	704	704	704	738	640	704
Monatskosten ohne (mit) Wertverlust bei 20 000 Jahreskilometern (Autom.)	DM 380 (559)	385 (581)	370 (566)	374 (536)	405 (587)	371 (584)	388 (626)	412 (614)	341 (554)	384 (579)*

¹ Abstand Armaturenbrett/Rücksitzlehne; * Werte für Wagen mit Schaltgetriebe, da Automatik nicht lieferbar

Verlag: Vereinigte Motor-Verlage GmbH, 7000 Stuttgart 1, Leuschnerstraße 1, Postfach 1042, Telegramm-Anschrift: Motorpress Stuttgart, Telefon-Sammel-Nr. 29 92 91, Telex: 07/22036. — Herausgeber: Paul Pietsch. — Verantwortlich für den Inhalt: Dr. Paul Simsa, Stellv.: K. Freund. — Für die Herausgabe in Österreich verantwortlich: Hans Patleisch, Wien. — Verantwortlich für den Anzeigentell: Verlagsdirektor Georg E. Ernst, Stellv.: Manfred Hansel. — Vertrieb: Albert Manz, Stellv.: Helmut Erich. — Herstellung: Hugo Herrmann. — Druck: Hergert Druck-KG, Stuttgart, Reinsburgstraße 20. — Tiefdruckpapier der Papierfabrik Albrück, Albrück (Baden). — Printed in Germany. — mot erscheint 14-tägig sonntags. Im gleichen Verlag „auto motor und sport“, „Motor Revue + Europa Motor“, „Flug Revue“ / flugwelt international“, „lastauto omnibus“, „automodelle“, „sport auto“, „Reisemagazin“ und „Der Motor-Test“. Im Motor-Presse-Verlag GmbH „Das Motorrad“, „Ihr TÜV-Termin“ und „Der Motor-Test“. mot auto-kritik vereinigt mit Motor Rundschau + Kritik besitzt die Titelrechte an „Roller·Mobil·Kleinwagen“ und „Roller·Mobil·Auto-Revue“. — Höhere Gewalt entbindet den Verlag von der Lieferungspflicht. Ersatzansprüche können in solichem Fall nicht anerkannt werden. Alle Rechte vorbehalten. Nachdruck nur mit ausdrücklicher Genehmigung des Verlags und unter voller Quellenangabe. Unverlangte Manuskripte werden nur zurückgesandt, wenn vom Einsender Rückporto beigelegt wurde. — Die Tendenzen unserer Mitarbeiter-Beiträge stellen nicht unbedingt die Ansicht der Schriftleitung dar. — Lieferung durch Verlag, Post oder Buch- und Zeitschriftenhandel. — Einzelheft DM 1,50. Bezugspreis für Deutschland direkt ab Verlag vierteljährlich DM 8,70, jährlich bei Vorauszahlung DM 30,— (einschl. 5,5% MwSt.), Ausland jährlich DM 34,— (einschl. Porto). Ausgabe A „Vom Jungfachmann zum Kfz-Meister“ vierteljährlich DM 13,50, für Lehrlinge, Schüler u. Studenten vierteljährlich. Vorzugspreis DM 12,30 Kündigung des Abonnements nur von Quartal zu Quartal schriftlich bis 4 Wochen vor Vierteljahresende. Postcheckkonto Stuttgart 6 82. Bankkonto: Dresdner Bank AG, Stuttgart 207 14. — Anzeigenverwaltung: Vereinigte Motor-Verlage GmbH, Stuttgart, Postfach 1042; Preise lt. Liste Nr. 11. Private Gelegenheitsanzeigen (einspaltig, kompakt): Preis DM 2,—, Stellengesuche nur DM 1,— für 1 mm Höhe bei 48 mm Breite. Chiffregebühr, falls bestellt, DM 3,50. Alle Preise + MWST. Private Gelegenheitsanzeigen aus dem Ausland nur nach Vorauszahlung

Beilagenhinweis: Einer Teillauflage dieser Ausgabe liegt ein Prospekt des HFL, Hamburg, bei.

