

auto motor und sport

Belgien FB 26.—, Dänemark dkr 4.50, Finnland Fmk 2.30, Frankreich FF 3.—, Italien L 320, Kanada c \$ —.60, Luxemburg lfr. 23.—, Niederlande hfl 2.—, Norwegen nkr (inkl. moms.) 4.25, Österreich S 15.—, Portugal esc 15.—, Schweden skr (inkl. moms.) 3.25, Schweiz sfr 2.20, Spanien Ptas 38.—, USA/Übersee US \$ —.60. Printed in Germany.

E 1418 D

Heft 6 13. März 1971

DM 1.80



Billiger als deutsche Autos?

Alle Importwagen

Bilder · Daten
Preise



Genfer Salon als IAA-Ersatz?



Kaufspiegel: Autos über 12000 Mark

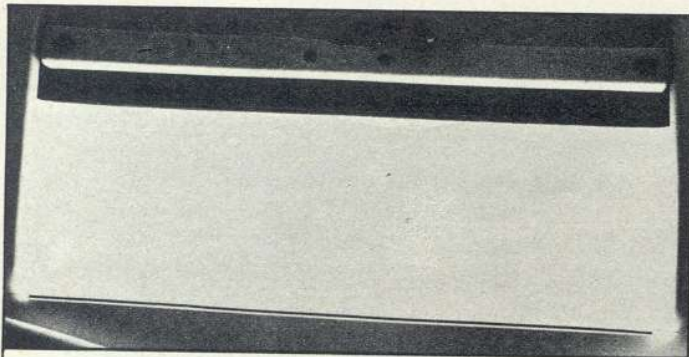


50 000 km

auto
motor
"sport"

Dauertest

Peugeot 504
Injection

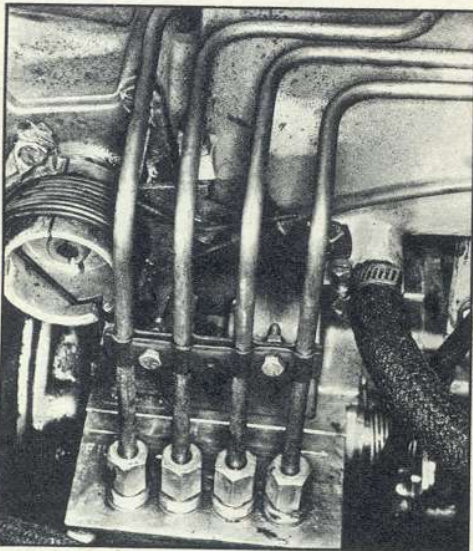


Das primitive Stahlschiebedach bot wegen seiner Schwergängigkeit wenig Bedienungskomfort und verursachte außerdem beträchtliche Windgeräusche.

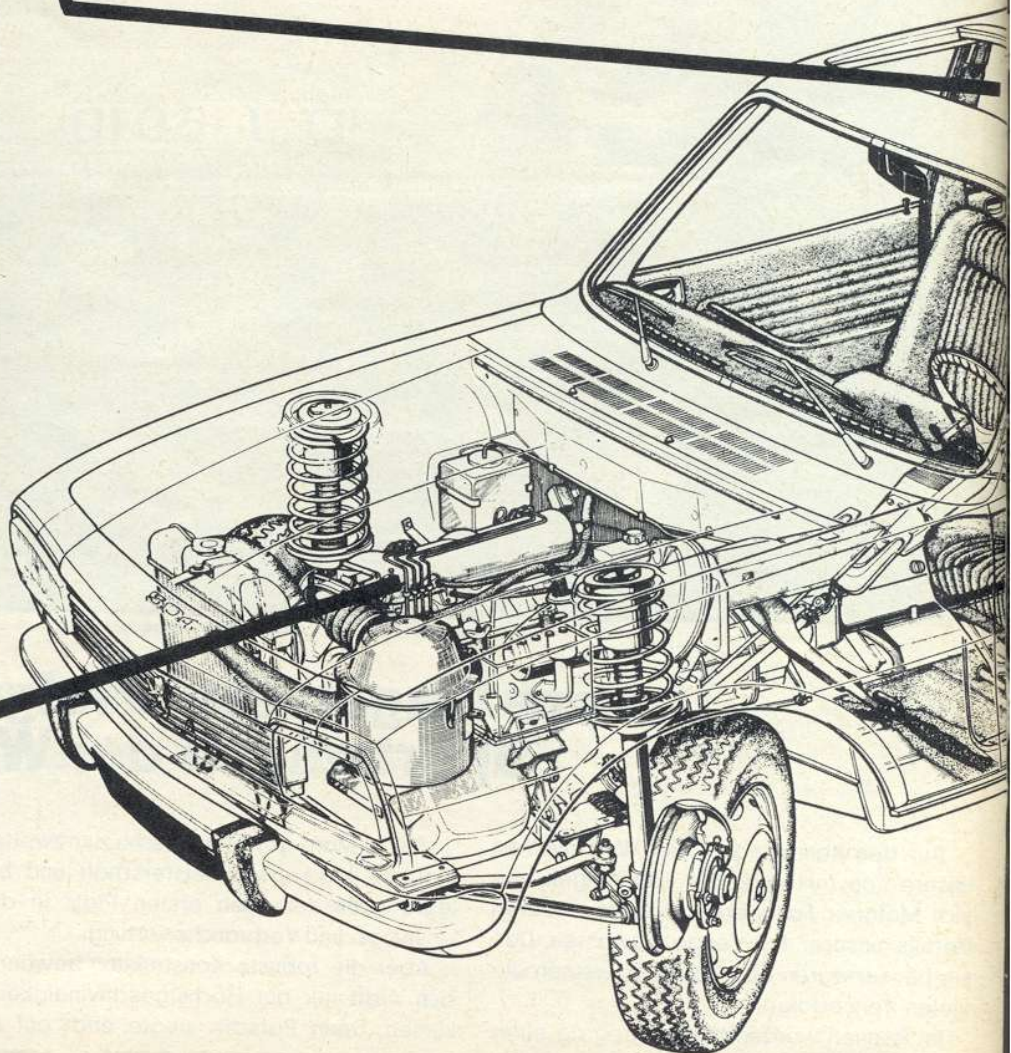
ßen kann: Sie werden dann vom Windsog so stark nach außen gezogen, daß sie nicht in ihre Führungen zurückfinden. Auch das Öffnen und Schließen des Stahlschiebedachs vollzog sich keineswegs problemlos. Es erforderte beträchtlichen Kraftaufwand und war überdies mit häßlichen Geräuschen verbunden, die man allenfalls einem Garagentor verzeihen würde, nicht jedoch einem Auto dieser Preisklasse. Außerdem wirkte die Dachverkleidung im Bereich des Schiebedachs ausgesprochen billig. So sehr eine zu-

sätzliche Belüftungsmöglichkeit zu begrüßen ist (zumindest wenn sie so preiswert angeboten wird wie bei Peugeot), so kann sie doch nur befriedigen, wenn die erwähnten Mängel abgestellt werden.

Auch die im übrigen sehr reichhaltige Ausstattung konnte nicht in allen Details überzeugen. Das wenig geschmackvoll gestaltete Armaturenbrett, die flache Anordnung des großen unförmigen Lenkrads, die ungünstig postierte Stockhandbremse und der seltsam geformte Scheibenwascher-Fußknopf (mittlerweile durch einen

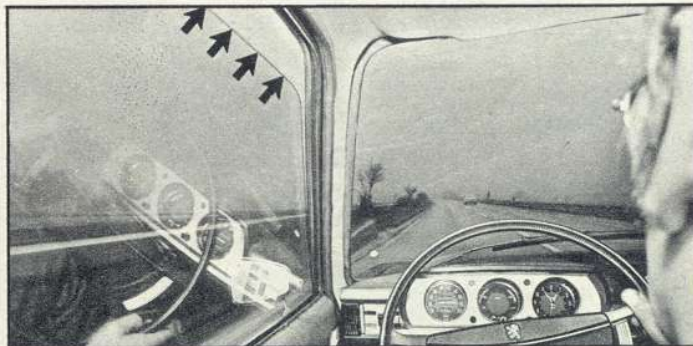


Die Kugelfischer-Benzineinspritzung dosierte das Gemisch so exakt, daß der Dauertestwagen für eine über 1200 kg schwere Komfort-Limousine erstaunlich günstige Verbrauchswerte erreichte: Er begnügte sich im Durchschnitt mit 11,4 Liter/100 km.

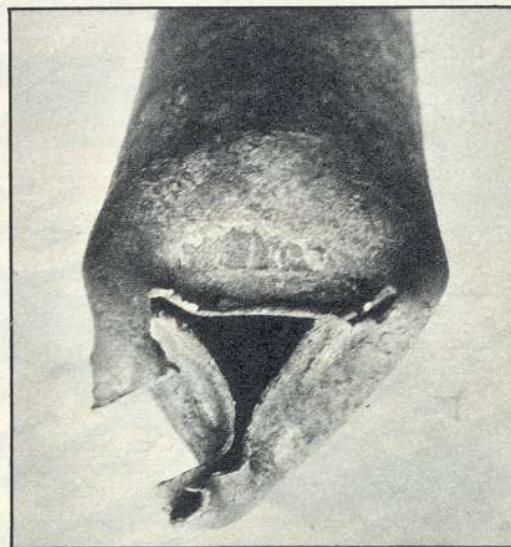
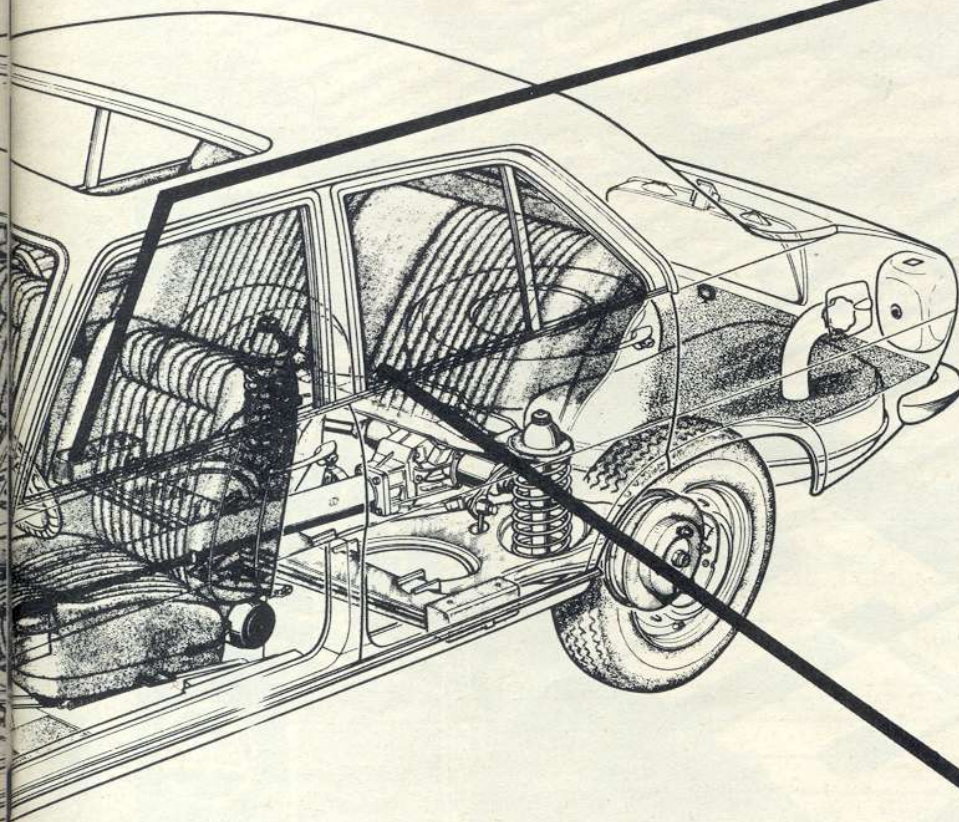


Fingerhebel ersetzt) sind ebenso gewöhnungsbedürftig wie der Peugeot-typische Lichtschalter an der Lenksäule, für dessen Merkwürdigkeit man allerdings beim 504 Injection durch hervorragendes Halogen-Fernlicht entschädigt wird. Wenig griffgerecht liegt der schmale Kippschalter für die Scheibenwischer, die nur Durchschnittliches leisten und nicht gerade leise arbeiten. Lobenswert dagegen die Sicherheitsgurte für die Vordersitze und die heizbare Heckscheibe, mit denen der 504 neuerdings serienmäßig ausgerüstet ist.

In Heizung und Belüftung entsprach der Testwagen dem heute üblichen Standard. Allerdings brauchte die Heizung eine relativ lange Ansprechzeit und mußte bei hohen Minusgraden vom stufenlos regulierbaren Gebläse tatkräftig unterstützt werden. Die Ablagemöglichkeiten für Kleinzeug wurden als ausreichend empfunden, zumal sie beim Testwagen durch eine Mittelkonsole unter dem Armaturenbrett ergänzt wurden, die nachträglich installiert werden mußte, um den Einbau eines Radios zu ermöglichen.



Die vorderen Seitenscheiben ließen sich bei hohem Tempo zwar öffnen, aber nicht mehr ganz schließen, weil sie vom Windsog nach außen gezogen wurden.



Für den bei Kilometerstand 7 585 auftretenden Leistungsverlust war das Auspuffrohr verantwortlich, das in den zweiten Schalldämpfer mündet: Es hatte sich aufgrund hoher Temperaturen stark verformt und behinderte dadurch die Abgase auf ihrem Weg ins Freie.

50 000 km



Dauertest

Peugeot 504 Injection

Alles in allem war der 504-Karosserie bei Testende von den Strapazen der Dauerprüfung wenig anzumerken. Sie präsentierte sich außen wie innen in gutem Zustand, auch der Lack ließ keine ungewöhnlichen Abnutzungserscheinungen erkennen. Allerdings reichen acht Monate nicht aus, um über die Lackqualität — die erfahrungsgemäß bei Peugeot nur durchschnittlich ist — etwas Endgültiges auszusagen. Was zu wünschen bleibt, ist eine im Detail sorgfältigere, der Preisklasse angemessene Verarbeitung.

Motor/Kraftübertragung

Peugeot-Motoren haben sich stets mehr durch Laufruhe und Sparsamkeit ausgezeichnet denn durch optimale Leistungsausbeute. Diese Charakteristik gilt auch für das aus dem 404-Motor entwickelte Triebwerk des 504 Injection, und die im vergangenen Herbst vorgenommene Hubraumvergrößerung auf 2 Liter hat daran ebenfalls nichts geändert. In den Fahrleistungen kam der 2 Liter-Einspritzer (Testbericht Heft

23/1970) sogar ziemlich genau auf die gleichen Werte wie der 1,8 Liter-Dauertestwagen. Bis auf das durch die Mehr-Kubikzentimeter auf 17 mkg angewachsene maximale Drehmoment, das für mehr Durchzugskraft im unteren Drehzahlbereich sorgt, unterscheidet sich der 2 Liter also nur wenig von der 1,8 Liter-Version, so daß das im folgenden Gesagte im wesentlichen auch für das neueste Modell zutrifft. Dem Motor des Testwagens kann man das schönste Lob zollen, das nach hartem Dauerlauf möglich ist: Er machte nie

ernsthaften Ärger und lief jedes angesteuerte Ziel mit eigener Kraft an. Auch mit dem Anspringen hatte er niemals Mühe. An Störungen wurden lediglich zweimal ein unregelmäßiger Leerlauf sowie mehrfache Auspuffschäden notiert; letztere sind offensichtlich auf die sehr weiche Lagerung des Motors und seine daraus resultierende Bewegungsfreiheit zurückzuführen: Mal mußte eine Dichtung erneuert, mal eine Schraube ersetzt werden, und einmal wurde die komplette Auspuffanlage erneuert. Als bei Kilometerstand 7585

Wartung und Reparaturen

km 4 874	Inspektion mit Ölwechsel und Material	DM 75.80
km 4 874	Biluxbirne vorn rechts ersetzt	DM 5.95
km 12 220	Inspektion mit Ölwechsel, Zündkerzen und Material	DM 145.02
km 13 000	Einspritzanlage im Werk Saarbrücken vollkommen überprüft und neu eingestellt. Auspuffanlage komplett erneuert, Kreuzgelenk an der Lenksäule befestigt	Garantie
km 16 900	Inspektion mit Ölwechsel und Material	DM 74.75
km 19 287	Inspektion mit Ölwechsel (Motor und Getriebe) und Material	DM 140.85
km 25 395	Inspektion mit Ölwechsel und Material	DM 61.05
km 25 395	Hintere Bremsbeläge erneuert	DM 75.35
km 26 453	Vier neue Reifen Uniroyal Rallye 240, Größe 175 HR 14 montiert und ausgewuchtet	DM 584.— DM 33.30
km 30 122	Inspektion mit Zündkerzen- und Ölwechsel (Motor, Getriebe und Hinterachse)	DM 158.22
km 34 450	Inspektion mit Ölwechsel und Material	DM 43.78
km 34 450	Vordere Scheibenbrems-Beläge ersetzt, Auspuffschraube erneuert und Lichtschalter befestigt	DM 62.75 DM 9.99
km 43 000	Inspektion mit Ölwechsel und Material	DM 169.—
km 43 000	Bodenteppiche befestigt, Auspuffdichtung erneuert, Kühler durchgespült, Türrahmen gerichtet	DM 42.85
km 47 304	Inspektion mit Ölwechsel und Material (einschließlich Preis für Frostschutzmittel)	DM 55.07
km 47 304	Kupplung und Bremsen nachgestellt	DM 19.33
km 50 681	Inspektion mit Ölwechsel und Material	DM 130.35
km 50 681	Bremsen überprüft, Bremsbeläge hinten erneuert, Auspuffanlage repariert, vorderes Rohr festgezogen	DM 65.60 DM 8.38
	Beide Reifen vorne auf den Felgen gedreht	DM 16.10
	Räder elektronisch ausgewuchtet	DM 18.76
	Gesamtkosten	DM 1996.25
	Gesamtkosten bis km-Stand 55 770 abzüglich Reifen und Öl entsprechend 2,3 Pfg./km für Wartung und Reparaturen	DM 1218.50

50 000 km



Dauertest

Peugeot 504 Injection

plötzlich starker Leistungsverlust auftrat, lag auch das — wie erst im Werk Saarbrücken festgestellt werden konnte — an der Auspuffanlage: Auf Grund hoher Temperaturen hatte sich das Auspuffrohr, das in den zweiten Schalldämpfer mündet, so stark verformt, daß die Abgase nur noch mit Mühe ein Durchkommen fanden. Lobende Erwähnung verdienen der einwandfreie Kaltlauf, die gute Drehfähigkeit und das stets weiche, gleichmäßige Einsetzen der Leistung — Eigenschaften, die von der exakten Gemischaufbereitung durch die Einspritzanlage begünstigt werden. Außerdem profitiert da-

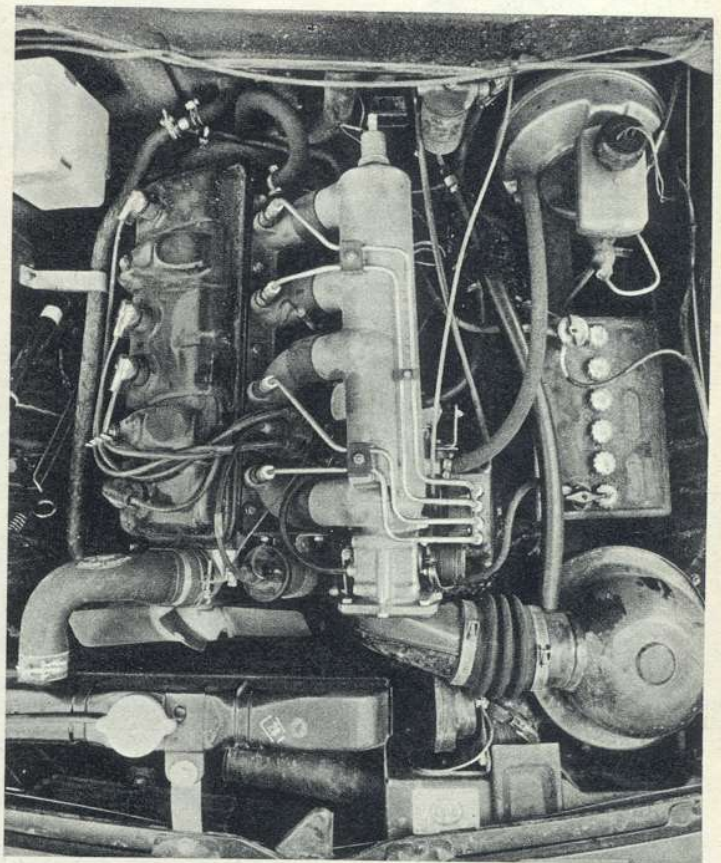
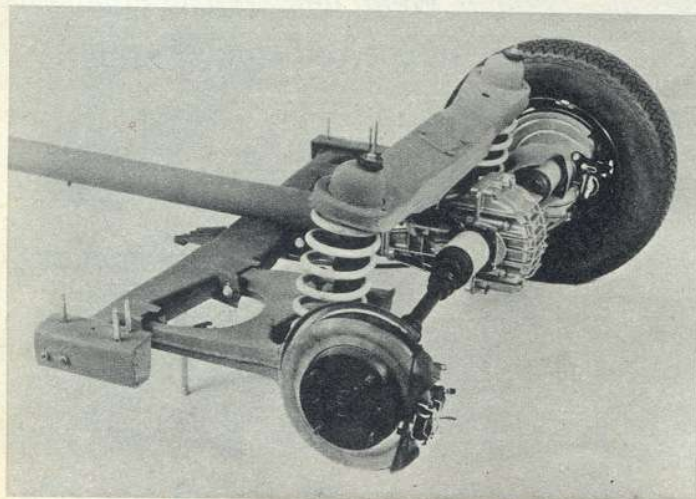
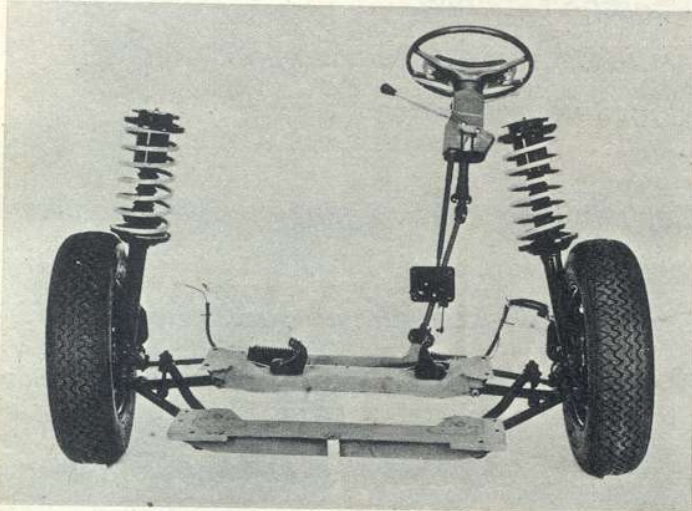
von der Verbrauch: Ungewöhnliche Sparsamkeit war eins der hervorstechendsten Merkmale des Dauertestwagens. Bei etwas zurückhaltendem Gasfuß konnte man leicht unter 10 Liter/100 km bleiben, und über 14 Liter/100 km kam man nur bei extremer Fahrweise. Ein Durchschnittsverbrauch von 11,4 Liter/100 km über die Gesamtdistanz muß in Anbetracht von Wagengröße und -gewicht als ausgesprochen günstig angesehen werden und macht den 504 Injection zu einem besonders wirtschaftlichen Vertreter der gehobenen Mittelklasse. Begrüßenswertes Nebenprodukt dieses haushälterischen

Umgangs mit den Kraftstoffreserven ist ein Aktionsradius von mindestens 450 Kilometern mit einer Tankfüllung.

Doch damit sind die angenehmen Eigenschaften des Einspritzmotors noch keineswegs erschöpft. Dazu zählt vor allem die unter allen Betriebsbedingungen gute mechanische und akustische Laufruhe, die sich auf Ohr und Gemüt des Fahrers positiv auswirkt. Zwar läuft die Maschine nicht ganz so weich und geschmeidig wie der 1,6 Liter im 404 oder beispielsweise ein BMW-Motor, doch muß man sie auch heute noch zu den kultiviertesten

Vierzylindern rechnen, die auf dem Markt sind.

Auch leistungsmäßig vermochte das 100 PS-Aggregat zu befriedigen. Wenn es der gewichtigen Komfort-Limousine auch kein überschäumendes Temperament verleihen kann, so erbrachten die mehrfach durchgeführten Leistungsmessungen doch respektable Beschleunigungswerte sowie eine Höchstgeschwindigkeit von fast 170 km/h, mit der man auf der Autobahn durchaus schon zu den Schnellen zählt. Das hohe Wagengewicht machte sich hauptsächlich an langen Steigungen und beim Hochbeschleunigen aus niedrigen



Das sorgfältig abgestimmte Fahrwerk mit Federbeinen vorn (links oben) und Schräglenker-Hinterachse (darunter) sorgt für überdurchschnittlichen Komfort und sichere Fahreigenschaften. Die wichtigsten Aggregate des Einspritzmotors (oben) sind gut zugänglich.

50 000 km

**auto
motor
sport**

Dauertest

Peugeot 504 Injection

Drehzahlen hemmend bemerkbar: Zwecks zügigen Vorankommens mußte man bei derlei Gelegenheiten die einzelnen Gänge voll ausdrehen, wodurch sich solche Schwächeanfänge dank der günstigen Getriebeabstufung und der großen Gangweiten — der III. reicht bis über 135 km/h und ist zum Überholen ideal — gut überspielen ließen.

Das sauber synchronisierte Getriebe war mit der leichtgängigen und ausreichend exakt arbeitenden Lenkradschaltung immer einwandfrei zu bedie-

nen und blieb bis zum Testende frei von Defekten. Auch die übrigen Teile der Kraftübertragung gaben während der gesamten 50 000 km-Distanz keinen Anlaß zu Beanstandungen; lediglich die Kupplung mußte einmal nachgestellt werden.

Fahrwerk

Ein modernes Fahrwerk mit Querlenkern und Federbeinen vorn sowie hinterer Einzelradaufhängung an Schräglenkern

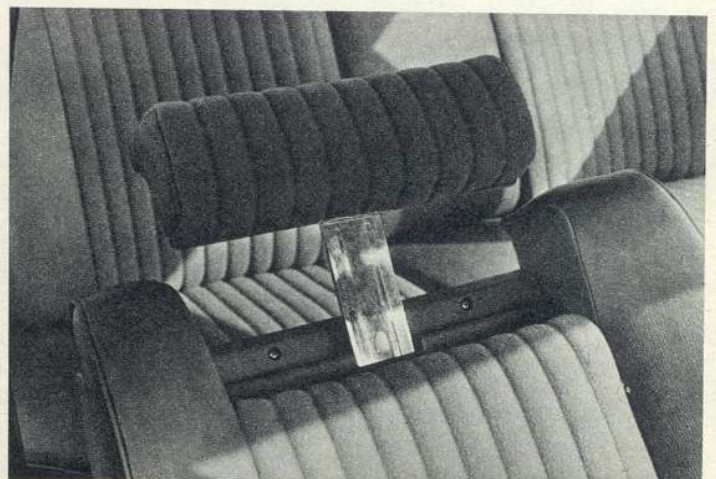
und Schraubenfedern findet man nicht nur beim Peugeot 504. Trotzdem muß man das 504-Fahrwerk als etwas Besonderes ansehen, denn selten wurde mit so konventionellen Mitteln eine so gelungene Synthese zwischen sicherem Fahrverhalten und überdurchschnittlichem Komfort erreicht. Durch sorgfältige Entwicklungs- und Abstimmungsarbeit haben die Peugeot-Techniker der Schräglenker- und Federbeinenaufhängung einen Federungskomfort anerkundet, der zum Besten gehört, was man in dieser Preisklasse

kaufen kann. Vor allem dieser Komfort machte den Dauertestwagen immer wieder zu einem allseits begehrten Transportmittel. Schon nach wenigen Kilometern Fahrt wunderten sich die 504-Piloten regelmäßig über den plötzlich so viel besser scheinenden Zustand des bundesdeutschen Straßennetzes: Von Frostaufbrüchen zerrüttete Landstraßen verloren ihre Schrecken, hartes Durchschlagen oder unangenehmes Aufschaukeln gab es nicht, kleine und große Unebenheiten und selbst übelste



Form und Güte der Sitze vermitteln Wohlbefinden und wußten auch im Dauergebrauch zu überzeugen. Die Lehnen der vorderen Einzelsitze sind voll umklappbar (unten links) und verfügen über ausziehbare Kopfstützen (unten rechts).

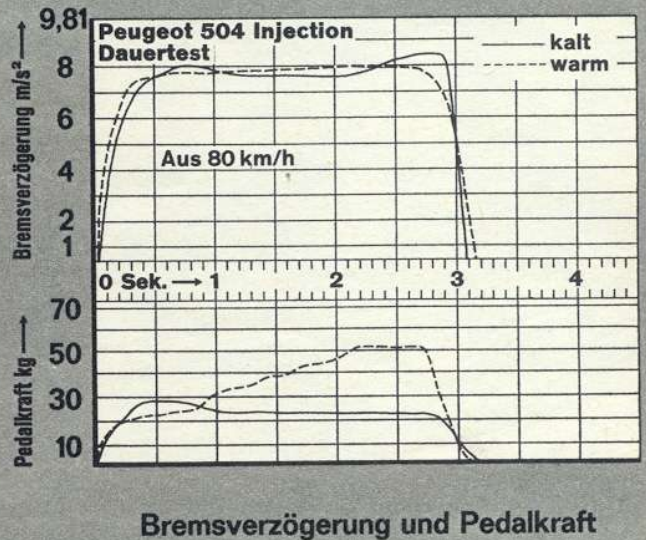
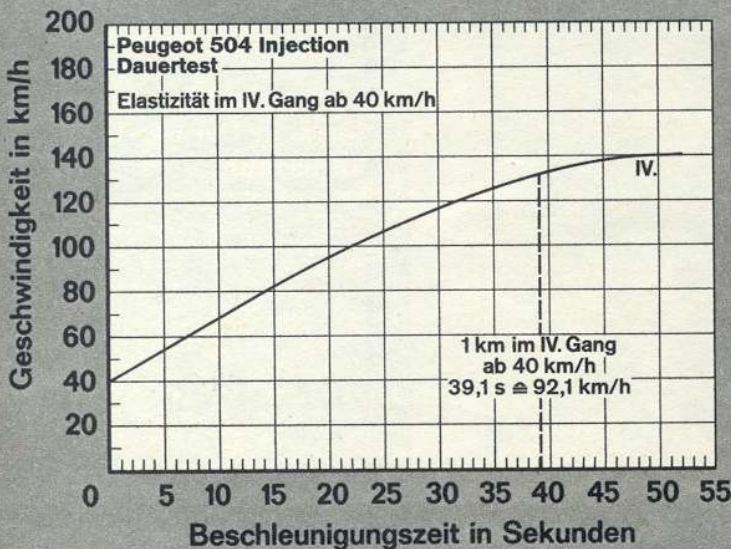
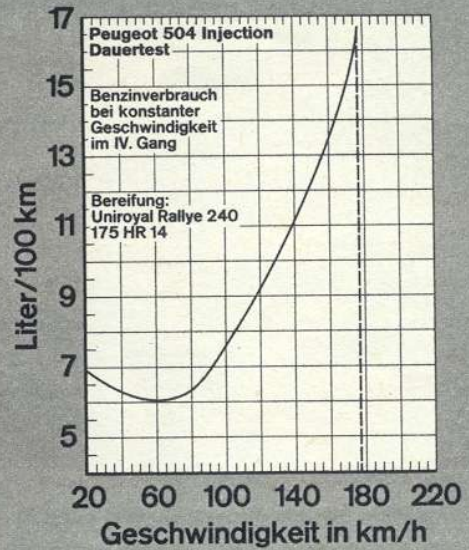
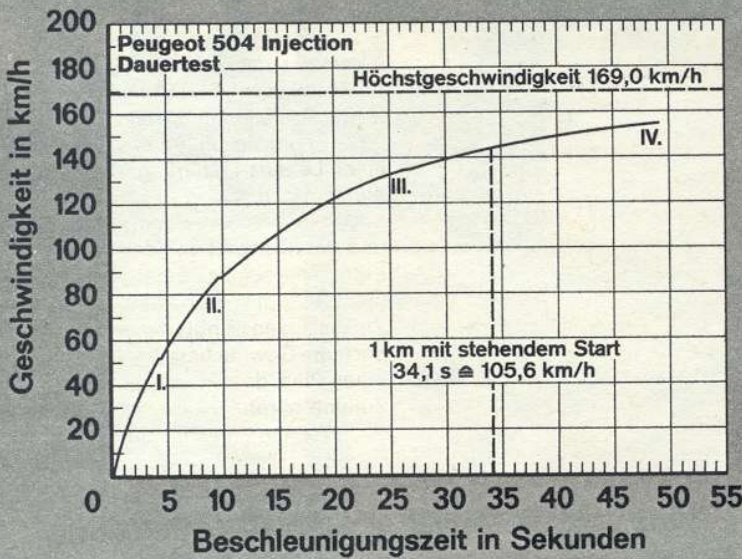
FOTOS: WEITMANN,
WERKFOTOS (4)



Technische Daten und Meßwerte

Peugeot 504 Injection

TESTWAGEN		BESCHLEUNIGUNG			VERBRAUCH			
Peugeot 504 Injection			Dauer- test Anfang	Dauer- test Mitte	Dauer- test Ende	(Unter verschiedenen Bedingungen er- mittelte Grenzwerte)		
Baujahr	1970					Minimum	Maximum	
Motor-Nr.	1 112 099					Liter pro	Liter pro	
Fahrgestell-Nr.	1 112 099	Beschleunigung				100 km	100 km	
km-Stand bei Übernahme	2 370	in sec						
km-Stand bei Testende	55 770	0 bis 60 km/h	5,8	5,4	5,5			
Hubraum	1796 ccm	0 bis 80 km/h	9,0	8,5	8,6			
Leistung	100 PS bei 5500 U/min	0 bis 100 km/h	14,1	13,2	13,4			
Verdichtungsverhältnis	8,35:1	0 bis 120 km/h	21,2	19,6	19,9			
Eigengewicht vollgetankt	1220 kg	0 bis 140 km/h	34,3	31,7	32,3			
zulässiges Gesamtgewicht	1680 kg	1 km mit stehendem Start	35,8	34,3	34,5			
Zuladung	460 kg	Höchstgeschwindigkeit km/h	166,2	169,0	167,5			
Leistungsgewicht vollgetankt	12,2 kg/PS							
						Autobahn Schnitt ca. 100 km/h	9,0	10,5
						Autobahn Schnitt ca. 140 km/h	12,8	14,5
						Landstr. Schnitt ca. 75 km/h	9,9	12,3
						Landstr. Schnitt ca. 85 km/h	12,4	13,7
						Kurzstrecke	11,5	13,5
						Testverbrauch über eine Strecke von 53 400 km 11,4 Liter/100 km (Superben- zin). Ölverbrauch 0,25 Liter/1000 km		



50 000 km


Dauertest
**Peugeot 504
Injection**

Schlaglöcher wurden hervor-
ragend geschluckt.

Ebenso mustergültig wie der Federungskomfort war das Fahrverhalten des 504. An Geradeauslauf und Richtungsstabilität bei hohem Tempo war nichts auszusetzen, und auch auf welliger Fahrbahn ließ sich der Wagen nicht beirren: Er blieb stets sauber in der Spur, ohne zu versetzen oder hin und her zu schwanken. In Kurven verhielt er sich angenehm neutral, weder drängte er in engen Biegungen zu stark nach außen, noch brach beim Fahren im Grenzbereich plötzlich das Heck aus. Diese ein Gefühl der Sicherheit vermittelnde Gutmütigkeit blieb auch auf glatter Fahrbahn erhalten. Überhaupt muß man dem 504 für ein Auto konventioneller Bauweise (Motor vorn, Antrieb hinten) relativ gute Winter-eigenschaften bescheinigen: Wenn man in einer Gegend ohne extreme Schneeverhältnisse zu Hause ist, kann man sogar ohne Spikereifen durch die kalte Jahreszeit kommen. Daß der 504 trotz bester Fahrwerks-Voraussetzungen kaum zu betont sportlicher Gangart reizt, liegt einmal an dem deutlich auf Komfort ausgelegten Gesamtcharakter des Wagens und zum andern an seiner Lenkung. Sie arbeitet zwar für ein Auto dieser Größe ziemlich leichtgängig und ausreichend präzise, ist dafür jedoch sehr indirekt und erfordert auf kurvenreichen Strecken eine beträchtliche, der Handlichkeit in hohem Maße abträgliche Kurbelei.

Die vier Scheibenbremsen zeigten sich allen im Alltagsbetrieb auftretenden Belastungen gewachsen. Sie verzögerten stets wirksam, waren gut dosierbar und erforderten dank Servounterstützung wenig

Kraftaufwand. Die Feststellwirkung der Handbremse verdiente jedoch — wie bei den meisten Autos mit Vierrad-Scheibenbremsen — höchstens das Prädikat ausreichend. Der Bremsbelagverschleiß hielt sich in Anbetracht des hohen Wagengewichts in vernünftigen Grenzen: Die hinteren Beläge mußten zweimal, die vorderen einmal ausgetauscht werden.

Reifen

Auch der Reifenverschleiß blieb im normalen Rahmen. Der 504 Injection ist, begünstigt durch das neutrale Fahrverhalten und ein vernünftiges Reifenformat (175 x 14), kein Reifenfresser. Außerdem sorgt die überwiegende Neutralität des Fahrhaltens für eine ziemlich gleichmäßige Abnutzung aller vier Pneus. Die serienmäßig montierten Michelin XAS waren bei Kilometerstand 26 400 abgefahren. Sie wurden durch Uniroyal-Gürtelreifen vom Typ Rallye 240 ersetzt, die bis zum Ende des Dauertests hielten und damit eine praktisch gleich hohe Lebensdauer erreichten. Auch im Komfort gab es zwischen den beiden Reifenfabrikanten keine nennenswerten Unterschiede. Im Fahrverhalten paßte der Michelin XAS jedoch besser zum 504 als der Uniroyal Rallye 240, dessen geringfügig größere Schräglaufwinkel den Wagen noch etwas unhandlicher und die Lenkung noch indirekter wirken ließen.

Kundendienst/ Werkstatt

Der Dauertestwagen wurde während der gesamten 50 000

km-Distanz von autorisierten Peugeot-Niederlassungen nach Werkvorschrift gewartet. Er lief dabei verschiedene Werkstätten an, in denen — das kann abschließend gesagt werden — fast immer gut, wenngleich nicht gerade billig gearbeitet wurde. Daß die Inspektionskosten bei Peugeot relativ hoch liegen und von Werkstatt zu Werkstatt um einiges differieren können, hatte schon der Dauertest mit dem 204 gezeigt. Als positive Kundendienst-Erfahrung ist zu vermerken, daß es praktisch keine Wartezeiten gab und daß eventuell benötigte Teile schnell zu beschaffen waren. Trotzdem: Die Verhältnisse sind nicht überall gleich gut, denn das Peugeot-Servicenetzt ist in Deutschland immer noch relativ dünn. Zur Zeit umfaßt es 838 Stationen (zum Vergleich: bei Fiat sind es 1445), von denen einige naturgemäß nicht optimal ausgerüstet sind und mit der exakten Einstellung einer Kugelfischer-Einspritzanlage vielleicht Schwierigkeiten haben. Um späterem Ärger vorzubeugen, empfiehlt es sich also, schon vor dem Kauf die Kundendienst-Möglichkeiten in der näheren Umgebung des Heimatorts zu sondieren.

Kosten

Als der Peugeot 504 seinerzeit auf den deutschen Markt kam, galt er — zumal in der Einspritz-Version — als relativ teuer. Heute, nachdem deutsche Konkurrenzmodelle ihre Preise zum Teil recht deutlich erhöht haben, kann man ihm diesen Vorwurf nicht mehr machen; erst recht nicht, wenn man berücksichtigt, daß er seit September 1970 mit stärkeren

Motoren und verbesserter Ausstattung fürs gleiche Geld angeboten wird. Die Anschaffungskosten liegen heute also vergleichsweise günstiger als vor zwei Jahren — ein seltener Fall in einer Zeit ständiger Preissteigerungen.

Daß auch die Unterhaltskosten des 504 Injection nicht überhöht sind, bewies der Dauertestwagen: Über eine Strecke von 53 400 Kilometern verursachte er Gesamtkosten in Höhe von DM 1996,25, abzüglich Reifen und Öl waren es DM 1218,50. Das entspricht einem Kostensatz von 2,3 Pfennig pro Kilometer für Wartung und Reparaturen. Der Vergleich mit anderen Dauertestwagen wie Mercedes 230 (2,5 Pfg/km), Audi 100 LS (2,0 Pfg/km), Alfa Romeo Giulia Super (3,16 Pfg/km), Renault 16 (2,51 Pfg/km) oder gar Fiat 128 (2,9 Pfg/km) und Simca 1100 (2,7 Pfg/km) zeigt, wie günstig dieser Wert ist. Noch eindrucksvoller wird die Wirtschaftlichkeit des 504 Injection, wenn man seinen niedrigen Benzinverbrauch in die Kalkulation mit einbezieht.

□

Autos, die wenig Benzin brauchen und nicht reparaturanfällig sind, bei denen die Leistung in einem angemessenen Verhältnis zur Wagengröße steht, die ein sicheres Fahrverhalten und trotzdem überdurchschnittlichen Komfort bieten, die vernünftig konzipiert und gut ausgestattet sind, Autos wie der Peugeot 504 Injection also, verdienen es, gekauft zu werden. Sie verdienen aber auch, daß noch vorhandene Ungeschicklichkeiten und Verarbeitungsmängel eliminiert werden.

Fritz Reuter



Import- wagen 71



Triumph TR 6



Alfa Romeo 1750 Spider



Alfa Romeo Giulia Super



Volvo 144 S



Peugeot 504

Der klassische offene Roadster kommt immer noch aus England, wenn auch – wie der TR 6 von Triumph zeigt – in modernisiertem Gewand. Zweieinhalb Liter Hubraum, verteilt auf sechs Zylinder, machen das Offen-Auto alter Schule auch leistungsmäßig interessant. Der Alfa Spider mit 1750 ccm-Motor steht, was Beschleunigung und Höchstgeschwindigkeit angeht, ähnlich gut im Futter, und seit es ihn mit neu gestaltetem Fastback gibt, hat auch die Linienführung gewonnen. Im übrigen konzentriert sich das Interesse auf schnelle Limousinen: die Giulia Super aus Italien, den Volvo aus Schweden und den Zweiliter-Peugeot aus Frankreich.