

peugeot504.info

E 4977 D

mot auto-journal

vereinigt mit motor-Rundschau + kritik

Ausgabe A Vom Jungfachmann zum
Kfz-Meister Tankwart - Elektrik

Nr. 3 12. 2. 1972

Test: Peugeot 504 mit Kombi und Diesel



Was kostet Autofahren '72?



Bestseller von morgen! Fahrbericht Renault 5

Vereinigte Motor-Verlage GmbH, Verlag und Redaktion:
7000 Stuttgart 1, Leuschnerstraße 1, Telefon 299291

mot 4/72 ist am 23. Februar am Kiosk

Kehrseite



Dies ist das Titelbild eines für BMW-Verkäufer bestimmten Merkblatts, das die überlegene Beschleunigung und die somit kurzen Überholwege der BMW-Wagen im Vergleich zur Konkurrenz demonstriert. „In der Kürze... (des Überholwegs) ... liegt die Sicherheit.“

Der ärgste Feind schneller Autos hätte die Kehrseite aktiver Sicherheit nicht krasser darstellen können: Verführung zum Risiko.

BMW darf abwinken: Das Merkblatt stammt vom September 1968 und war nicht zur Verteilung an Kunden bestimmt. Aber zum Vorzeigen, und ein Kunde hat es uns geschickt, Januar 1972. Aus dem Empfinden heraus, daß es für eine bedenkliche und heute noch bestehende Auffassung symptomatisch sei: Daß nämlich Sicherheit keine Kehrseite habe und daß ein Maximum an Sicherheitsmerkmalen auch ein sicheres Auto ergäbe. In einer Broschüre vom 20. Januar 1972 äußert sich BMW über „Sicherheit auf Deutschlands Straßen.“ Mit berechtigter Polemik gegen das totale Sicherheitsauto, das eine Art Panzer wäre: „So träge und schwer, daß die Zahl der Unfälle bei Kurvenfahrt, schnellen Lenkmanövern und Vollbremsungen unausweichlich rapide steigen würde.“ Goldenes Wort: „Sicherheit darf nicht erst beim Unfall beginnen, sondern davor – um ihn zu verhindern.“

BMW baut Wagen, die Maßarbeit für temperamentvolle Fahrkönner sind und müde Fahrer munter machen. Doch sie fallen oft negativ auf: Als Kolonnenspringer, reizbare Drängler, auffällig aggressive Fahrer. Es ist nicht das Motor-temperament allein, auch der Charakter des Fahrwerks mit seiner straffen Bodenhaftung und der spontan reagierenden Lenkung. Ein Höchstmaß an aktiver Sicherheit, gewiß, doch liegt die Frage nahe, ob hier nicht der Fahrer überschätzt wird. BMW spricht in biederem Selbstverständnis die Verführung aus: „Äußerst starke Beschleunigungsreserven in jedem Drehzahlbereich reduzieren Überholvorgänge auf ein zeitliches Minimum.“ Das schafft „in unvorhergesehenen Situationen die beruhigende Möglichkeit, durch extremes Beschleunigen den Gefahren davonzufahren“. Und „die Fliehkraft in der Kurve kann bis auf 80 Prozent des Wagengewichtes anwachsen, ehe der Wagen ausbricht“.

Ist der Fahrer wirklich weniger beansprucht, wenn er das Risiko eines kurzen Überholwegs abzuschätzen hat, als wenn er weiß, daß er mit seinem Wagen hier überhaupt nicht überholen kann? Muß ein Fahrwerk nicht frühzeitig vor Grenzen warnen, muß eine Lenkung nicht vor Abenteuern bewahren, statt dazu zu verführen? Gibt es nicht Wagen mit einem Höchstmaß an aktiver Sicherheit ohne aggressive Impulse?

Dies ist keine Attacke gegen BMW, es ist eine Frage, die einfach deshalb gestellt werden muß, weil Autos nicht vom Seelendoktor verschrieben werden. Merke: Mit dem Autotyp wird ein Verhaltenszwang verkauft, der bei Wagen mit extremen Eigenschaften extrem ist, auch wenn es technisch positive Eigenschaften sind. PS



Sachlichkeit und moderner Pfiff, Renault hat mit dem R5 einen sicheren Hit geschaffen, während unsere Industrie der Mini-Klasse den Rücken kehrt. Seite 14.

Der Peugeot 504 hat drei Jahre Bewährungszeit hinter sich, unser Test gilt nicht zuletzt den Neuheiten Diesel und Kombi. Seite 40.



TEST

Peugeot 504 – Limousine, Kombi, Diesel 40

FAHRBERICHT

Renault 5 14

BETRIEBSKOSTEN

4000 Zahlen für 160 Modelle 24

AKTUELLE THEMEN

Marktübersicht Feuerlöscher 18

Abgas: Entfettungskur 22

Fahrpraxis: Überholtaktik 46

Recht: Glück und Pech vorm Richtertisch 48

Kaufberatung Halogen H4 52

RUBRIKEN

Leser-Meinung 4

Leser-Erfahrungen 6

aktuell – Notizen, Neuheiten, Informationen 8

Rat und Hilfe 51

Die Letzte Seite und Heftvorschau 58

Titelfoto: U. Schwab (4), Werk (1)

Test Peugeot

Die Peugeot-Verkaufszahlen in Deutschland steigen seit Jahren konstant. Meistgekauftes Modell ist neuerdings der Peugeot 504. Zur Wahl stehen drei Motoren - endlich auch der Diesel- und drei Karosserien.

Pluspunkte

- 504 Limousine: Kompakter Reisewagen
- 504 Break (Kombi): Sehr großer und tadellos zugänglicher Laderaum, hohe Zuladung
- 504 Familiäre: Siebensitzige Limousine mit vorklappbarer dritter Sitzbank
- Vergasermotor: Elastisch und kultiviert
- Einspritzmotor: Hohe Leistung, im Verhältnis dazu sparsam, besonders gute Kaltstarteigenschaften
- Dieselmotor: Im Vergleich zur Mercedes-Konkurrenz temperamentvoller und etwas sparsamer

Alle Modelle:

- Fahreigenschaften erstklassig (auch beim Kombi im Vergleich zur Konkurrenz)
- Federung und Sitze komfortabel
- Ausstattung komplett, Preise günstig

Minuspunkte

- 504 Limousine: Starke Windgeräusche, Heckabschluß nicht im Blick, Gepäckraumhöhe durch abfallende Haube eingeschränkt
- 504 Break/Familiäre: Starke Verschmutzung des Hecks im Sog, keine Ablage für Warndreieck etc.
- Vergasermotor: 93 PS ungünstig für deutsche Versicherungstufe
- Einspritzmotor: Einstellarbeiten schwierig
- Dieselmotor: Hoher Aufpreis (vor allem im Vergleich zu Mercedes), schlechtere Geräuschkämpfung

Alle Modelle:

- Scheibenwischerantrieb zu laut, Wischer stark verbesserungsbedürftig
- Instrumente schlecht ablesbar
- Verarbeitung im Detail nachlässig
- Handbremse für Fahrer mit Gurt schwierig erreichbar
- Heizwirkung mangelhaft

Preise

(einschließlich 150 DM Vorfracht bis Auslieferungslager)

	93 PS 2000 ccm Vergaser	104 PS 2000 ccm Einspritzer	65 PS 2100 ccm Diesel
Limousine ohne Schiebedach	10800 DM	12000 DM	12450 DM
mit Automatik	11850 DM	-	-
Limousine mit Schiebedach	10950 DM	12150 DM	12600 DM
mit Automatik	12000 DM	13200 DM	-
Familiäre (siebensitzige Großraumlimousine)	11950 DM	-	ca. 13600 DM
mit Automatik	13000 DM	-	-
Break (Kombi)	11650 DM	-	ca. 13300 DM
mit Automatik	12700 DM	-	-
Coupé	-	18150 DM	-
Cabriolet	-	18150 DM	-

Seit Oktober 1971 gibt es die 504 Benzin-Limousine nur noch mit der neuen Mittelschaltung oder wahlweise mit ZF-Getriebeautomatik (Wählhebel auf Mittelkonsole).

Die 504 Diesel-Limousine bekommt man nur mit Lenkradschaltung. Der Verkaufsstart des 504 D in Deutschland hat sich um mehr als ein Jahr verspätet. Dafür soll er nun auch zügig geliefert werden - sonst wäre das Anrennen gegen den marktbeherrschenden Mercedes 200 D/220 D von vornherein zum Scheitern verurteilt.

Familiäre und Break haben die gleiche Karosserie. Sie werden schon seit Herbst 1971 mit 93 PS-Benzinmotor geliefert, ab Frühjahr 1972 dann auch mit 65 PS-Dieselmotor.

Damit ist das 504-Programm gut drei Jahre nach der ersten Vorstellung (September 1968) komplett. Coupé und Cabriolet als sehr teure und äußerst seltene Sondermodelle besprechen wir in diesem Test nicht.

504

Limousine Diesel Break



In den letzten drei Jahren hat Peugeot die Zulassungszahlen in Deutschland verdoppelt. Zwar ist die Zahl der Händler – gegenwärtig etwa 960 – nicht mehr wesentlich gestiegen, aber Kapazität, Ersatzteillager und Qualität der Vertretungen wurden erweitert.

Aber für die Verbesserung des Peugeot-Service sind ohne Zweifel noch große Anstrengungen nötig – nicht zuletzt mit Blick auf den neuen Peugeot 104 der Einliterklasse, der im Herbst 1972 kommt.

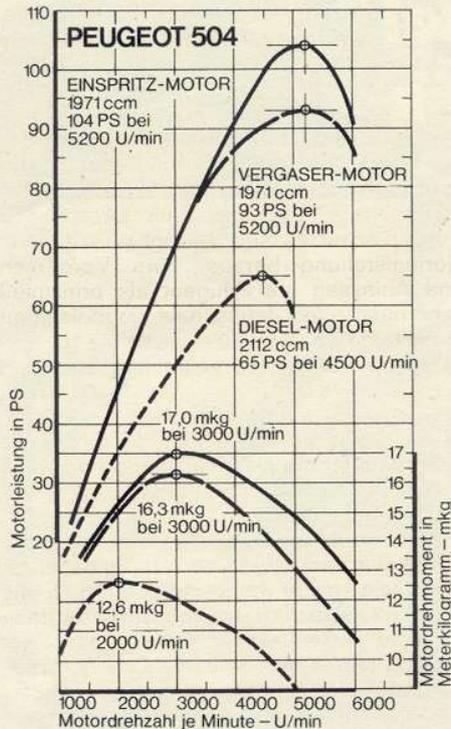
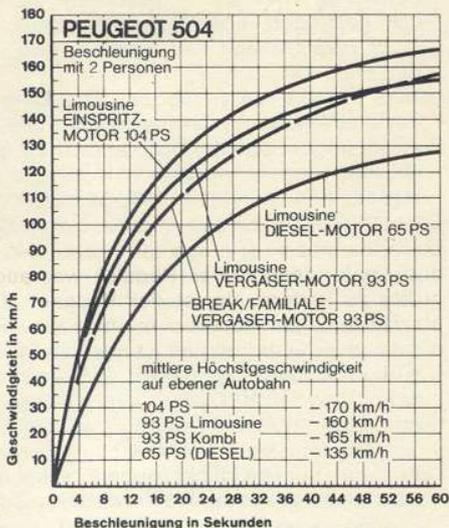
Die 504-Preisübersicht auf der linken Seite unten enthält die offiziellen Preise. Wir haben aber schon im vorigen Heft (auf S. 9) ausführlich berichtet, daß Direktimport aus Frankreich zu ermäßigten Preisen wieder sehr in Schwung gekommen ist. Beim Peugeot kann man je nach Importfirma und Modell zwischen 1000 und 2000 DM gegenüber dem normalen Preis sparen. Das sind umgerüstete, neue oder wenig gebrauchte Wagen. Das Risiko bei solchen Wagen ergibt sich freilich stets bei der Abwicklung von Garantie- und Kulanzfällen. Zwar können weder Werksniederlassung noch Händler eine Garantieleistung pauschal ablehnen, aber man kann mit keinem Entgegenkommen rechnen.

Mechanisch (Motor, Getriebe, Fahrwerk) ist der Peugeot 504 nach gut dreijähriger Bauzeit ausgereift und zuverlässig, auch wenn er den in diesen Dingen fast schon legendär stabilen Peugeot 404 nicht erreicht hat und wohl nie erreichen wird. Kummer gibt es weiterhin – und nicht nur in Einzelfällen – mit der Detailverarbeitung der Karosserie, Folge der in diesem Punkt uninteressierten Endkontrolle im Werk. Es kommt häufig vor, daß beim relativ neuen Wagen eine Bodenmatte abgeht, eine Zierleiste klappert, die Innenverkleidung des Dachhimmels oder des Schiebedachs nicht einwandfrei festgeklebt ist oder das recht primitive (wenn auch billige) Schiebedach klemmt u. a. Bei solchen Übeln muß man eben in der Garantiezeit unnachsichtig reklamieren.

Im Kampf gegen den Rost hat sich Peugeot – nicht zuletzt nach den vielen Klagen aus Deutschland – intensiv um bessere Lackierung und Vorbehandlung der Karosserien bemüht. Mit Erfolg, wie man heute bestätigen kann: die Neigung zum skandalös frühen Ansatz von Rostpunkthen und Rost-rändern ist verschwunden. Böse Durchrostungen (ein früher hartnäckiges Ärgernis beim 404) sind beim Peugeot 504 kaum bekanntgeworden.

Absolut lästig bleiben weiterhin die Windgeräusche der Karosserie, bei der Limousine noch mehr als beim Kombi/Familiale. Da scheinen die verantwortlichen Leute im Werk ebenso wie beim allzu geräuschvollen Scheibenwischerantrieb taub zu sein. Die Scheibenwischer sind weder in der Qualität der Blätter noch in Anpreßdruck, Sektoren und Geschwindigkeit (schnelle Stufe zu langsam) einwandfrei.

Eine Fehlleistung ist und bleibt auch die Gestaltung des Armaturenbretts. Die Instrumente mit ihren allzu feinen Skalen sind schlecht ablesbar. Der Einspritzer hat jetzt einen Drehzahlmesser rechts in der Instrumentengruppe bekommen, aber dafür rutschte die Zeituhr aus stilistischen Gründen zu weit nach rechts; auch wegen der unmöglichen Skala kaum abzulesen.



Die Motoren

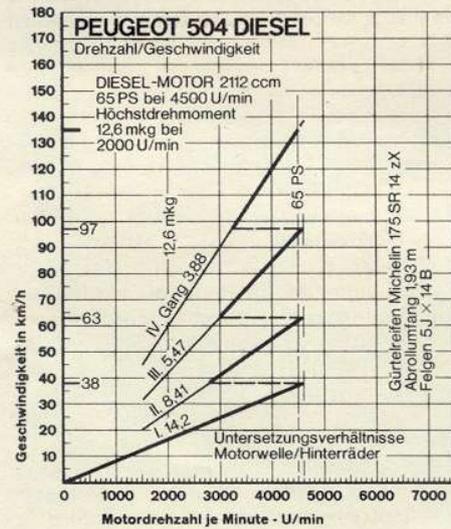
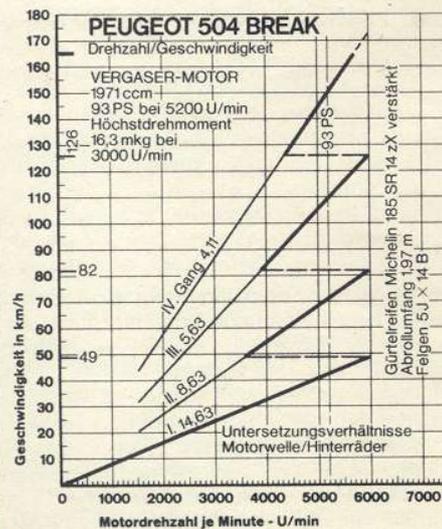
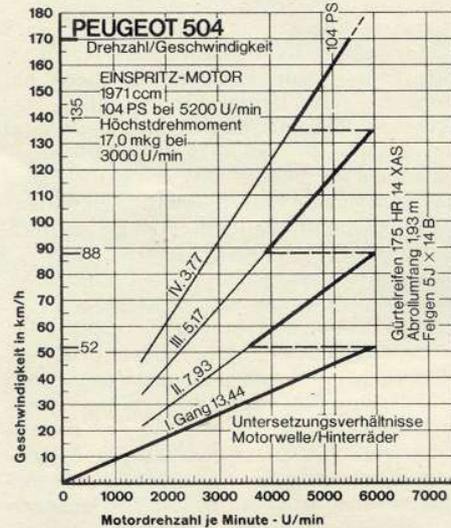
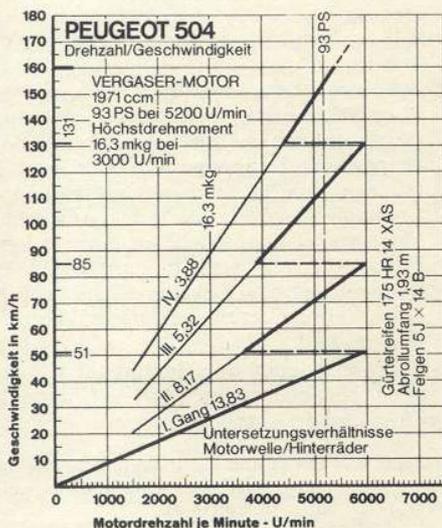
93 PS-Vergaser

Weiterhin der meistgekauft Motor beim Peugeot 504, trotz aller Verlockungen zum 104 PS-Einspritzer und wirtschaftlicher Erwägungen für den neuen 65 PS-Diesel. Für überwiegenden Stadt- und Kurzstreckenverkehr bietet der 93-PS-Motor mehr als nur ausreichende Leistung, ist elastisch und laufruhig. Bei scharfer Fernfahrt und hoher Belastung merkt man allerdings das recht hohe 504-Gewicht, da bleiben schon eher Wünsche an Überholtemperament und Zugkraft unerfüllt (wie übrigens auch beim Mercedes 200).

Aber die sehr überlegte Peugeot 504-Gangstufung verlangt weder besonders schaltfreudiges Fahren noch Hochdrehen über 6000 U/min (was auch keine zusätzliche Leistung mehr bringt). Das Drehzahl-/Geschwindigkeitsdiagramm zeigt die sauberen Anschlüsse zum nächsthöheren Gang. Die Unterschiede der Ganglinien bei Limousine und Break ergeben sich durch die Reifen (185 SR 14 statt 175 HR 14) und Achsuntersetzung auf mehr Drehzahl (Hinterachse 4,111 statt 3,888) – für die schwere Last im Kombi und ebenso im Familiale war das nicht anders möglich.

Beim Beschleunigen wird der schwere Break zunächst von der Limousine abgehängt, aber über 130 km/h holt er auf und ist sogar in der Spitze um ca. 5 km/h schneller. Freilich kommt dann der 504 Break schon nahe an die Grenzdrehzahl heran, 165 km/h entsprechen 5800 U/min im 4. Gang. Bei der 504-Limousine sind 160 km/h etwa 5400 U/min.

Der 93 PS-Motor hat durch die Abstimmung auf die Abgasvorschriften nicht gelitten; er hat weder an Leistung verloren, noch liegt der Verbrauch jetzt höher.



104 PS-Einspritzer

Die 1200 DM Mehrpreis zahlt man nicht ausschließlich für den stärkeren Motor mit Kugelfischer-Einspritzung; als Extras hat der 504 Injection (Schriftzug links am Heck) Halogenfernlicht und – seit Oktober 1971 – einen Drehzahlmesser.

Beschleunigungsvergleich

Modell	Leistung PS	0-100 sec			Spitze km/h
		0-100 sec	0-120 sec	0-140 sec	
Peugeot 504 V	93	13,5	21,0	34,5	160
Peugeot 504 Inj.	104	11,5	17,0	26,7	170
Peugeot 504 Break	93	15,8	24,2	36,0	165
Peugeot 504 Diesel	65	26,2	44,0	—	135
Audi 100	85	14,2	21,3	34,0	160
Audi 100 LS	100	12,3	17,7	26,4	170
Audi 100 GL	112	11,5	16,3	23,7	180
Mercedes 200 D	55	31,0	55,0	—	130
Mercedes 220 D	60	28,2	52,0	—	135
Mercedes 200	95	15,0	21,6	33,8	160
Mercedes 220	105	13,7	20,1	30,4	168
Chrysler 180	95	13,2	20,2	32,0	165
Volvo 142/144	82	16,0	24,9	49,0	150
Volvo 142 S/144 S	100	13,0	20,0	32,4	165

Der Vergleich der Leistungskurven zeigt die Überlegenheit des Einspritzers über ca. 3500 U/min bei der Leistung (PS) und über den ganzen Drehzahlbereich bei der Zugkraft (Drehmoment, mkg). Aber die Drehzahlen für die höchste Leistung und das größte Drehmoment sind gleich. Auch der 104 PS-Motor ist sehr kultiviert, alles andere als ein Sportmotor – gar nicht auf drehfreudiges Fahren und fleißiges Schalten angewiesen.

Nur bei ständigem Ausnutzen der hohen Leistung liegt der Verbrauch des 504 Einspritzer etwas höher – etwa einen halben Liter auf 100 km. Die Mehrleistung bekommt man also (bei gleicher Steuer- und Versicherungsstufe) in den Betriebskosten recht preiswert geboten. Einschließlich des höheren Wertverlusts beträgt die monatliche Betriebskostendifferenz bei jährlich 20000 km knapp 30 DM (genaue Zahlen Seite 34).

Die Einspritzung erspart natürlich jegliches Hantieren mit dem Choke. Aber beim letzten Testwagen haben wir wieder einmal erfahren, daß Einstellarbeiten an der Einspritzung besondere Sorgfalt erfordern – erst nach dem zweiten Werkstattbesuch war der Leerlauf einwandfrei.

65 PS-Diesel



Achtet man nur auf die Preisdifferenz zwischen 504 Vergaser und 504 Diesel (= 1650 DM), dann muß man schon lange fahren, um sie mit den geringeren Diesel-Betriebskosten wieder einzusparen – etwa 55000 km. Kann man den höheren Diesel-Kaufpreis verschmerzen, bekommt man einen großen Reisewagen zu den Betriebskosten eines Kadett 1,2.

Besonders günstig schneidet der Peugeot 504 Diesel im Vergleich zum Mercedes-Diesel ab, dem einzigen Konkurrenten. Der 200 D kostet jetzt ab 14430 DM, der 220 D ab 14929,50 DM. Mit einer dem 504 D vergleichbaren Ausstattung – einschließlich Gürtelreifen, Schiebedach, heizbarer Heckscheibe, Kopfstützen und Gurten vorn – kostet der 200 D sogar rund 3000 DM mehr, der 220 D etwa 3500 DM.

Bei Vergleichen beachten: der 504 D hat 2112 ccm Hubraum (für Steuer 2097 ccm), nahe am Mercedes 220 D mit 2197 ccm. Peugeot will mit zügigen Lieferungen auch dafür sorgen, daß der 504 D – nicht wie früher der 404 D und immer noch der 204 D Break – ein Modell ganz am Rande des deutschen Markts bleibt.

Als Fahrer des 504 Diesel muß man vorerst aufpassen, daß nicht versehentlich Normal- oder Superkraftstoff getankt wird, obwohl links am Heck „Diesel“ zu lesen ist. Es kann auch passieren, daß man vor der Diesel Zapfsäule gewarnt wird.

Als zusätzliche Bedienungsdetails hat der 504 Diesel einen Hebel links neben der Lenksäule. Zum Abstellen des Motors wird er ganz hineingedrückt, beim Drehen des Zünd-/Lenkschlüssels springt er wieder in Normalstellung heraus. Fürs Vorglühen und Anlassen hat Peugeot als prinzipiell sehr gescheite Lösung eine doppelseitige Drucktaste im Armaturenbrett; sie ist entschieden praktischer, weil besser zur Hand als der Glüh- und Anlaßzugknopf beim Mercedes-Diesel direkt vor der Lenksäule. Diese Taste sollte etwas größer sein; außerdem fehlt eine Anlaßwiederholsperr – man kann in den laufenden Motor hineinstarten, was zumindest ein häßliches Geräusch ergibt und das Anlasserritzel beschädigen kann. Auch der Abstellhebel rastet nicht immer hundertprozentig in die Fahrstellung zurück, wobei der Motor dann nicht auf volle Leistung kommt – im Test hat uns das in eine kritische Überholssituation gebracht.

Das Vorglühen beim Kaltstart dauert etwa 45 bis 60 Sekunden, mit dem Sekundenzeiger der Zeituhr kann man das gut kontrollieren. Für sicheres Anspringen muß jedoch die Leerlaufdrehzahl stets etwas erhöht sein – zur Regulierung dient ein Drehknopf unmittelbar rechts neben der Lenksäule. Bei kürzeren Fahrpausen muß man tagsüber – genau wie beim Mercedes – nicht vorglühen.

Die Geräuschdämpfung Motor- zu Innenraum ist beim Peugeot 504 D deutlich schlechter als beim Mercedes 200 D / 220 D; das Leerlauf- und Kaltstartnageln ist innen etwas lästiger. Auch bei Reisetempo ist der 504 D deutlich lauter, durch den geringeren Aufwand an Dämpfungsmaterial und die starken Windgeräusche der Karosserie. Ein Teil der Gewichts Differenz (immerhin 80 bzw. 90 kg) steckt eben in der besonders guten Geräuschisolierung der Mercedes-Karosserie, was einen Teil des Mehrpreises rechtfertigt. Dafür ist der leichtere Peugeot-Diesel auch temperamentvoller; er beschleunigt etwas besser in der Ebene und hängt selbst den 220 D am Berg leicht ab. Natürlich muß man auch den 504 D fleißig schalten (siehe Diagramm), aber er fällt nicht so kraß ab, wenn er beim Gaswegnehmen oder am Berg an Schwung verliert.

Auch im Verbrauch hat der Peugeot ein leichtes Plus. Der mot-Testverbrauch betrug 10,0 Liter/100 km; dagegen waren es 10,9 Liter über 20000 Dauertestkilometer beim 200 D (siehe Heft 1/72) und 11,4 Liter beim letzten 220 D-Testwagen.

Dem Dieselmotor im Peugeot würden wir ohne weiteres die gleiche Motorlebensdauer wie dem Dieselmotor im Mercedes zubilligen; durchschnittlich gut 120000 km, bei günstigen Umständen bis über 150000 km. Peugeot baut seit vielen Jahren für Personen- und Lieferwagen Dieselmotoren (Werksbezeichnung: Indenor-Diesel). Und seit einigen Jahren gibt es den Peugeot-Dieselmotor wahlweise auch im Opel Blitz Lieferwagen, wohl das beste Reifezeugnis.

Die Karosserien

Limousine

Zur Peugeot-Tradition gehört es, stets nur Details zu ändern. Das neueste 504-Modell erkennt man äußerlich nur an der Heckraumventilation in den hinteren Dachpfosten (Foto Seite 41) – gute Wirkung, aber die Schlitze wirken etwas unharmonisch.

Beim Innenraum (Anlage der Türen, Sitze, des Lenkrads und der Pedale) war auch nichts zu ändern; da ist der Peugeot 504 als Reisewagen noch so modern wie bei der ersten Vorstellung im September 1968. Die Lenkradposition ist für entspanntes Fahren ideal. Aber wir haben die früheren Huptasten beiderseits der Polsterplatte sehr vermißt; gehupt wird jetzt durch Anziehen des kleinen Blinkerhebels rechts an der Lenksäule, der nicht so sicher im Griff ist – eine ärgerliche Sparmaßnahme.

An die schräge Gepäckraumhaube hat man sich im Laufe der Jahre gewöhnt. Freilich wird so die Gepäckraumhöhe hinten unnötig stark eingeschränkt; dadurch ist das Volumen beim Peugeot 504 mit 490 dm³ deutlich kleiner als bei den Hauptkonkurrenten: Audi 100 mit 590 dm³, Mercedes 200 mit 580 dm³, Volvo mit 595 dm³.



Peugeot 504 Break und Familiale gibt es nur mit Lenkradschaltung oder mit Getriebeautomatik (Wählhebel auf Mittelkonsole).

Das Reserverad klappt nach bekannter Peugeot-Manier unter dem Gepäckraumboden nach unten auf seiner Halterung heraus; es kommt mit Gepäck niemals in Berührung, verschmutzt aber als Teil der Wagenunterseite nach jahrelanger Erfahrung stark und muß oft gereinigt werden.

Hohe Gepäcklast macht dem Peugeot (wie auch dem Mercedes) für die Fahrsicherheit gar nichts aus, man muß nicht einmal den Luftdruck erhöhen. Das Heck sackt nur wenig ein, die Federung bleibt komfortabel; volle Heckbelastung verschlechtert dagegen die Straßenlage beim Audi und beim Volvo eindeutig.

Die neue Mittelschaltung ist in Deutschland serienmäßig bei den Limousinen mit Benzinmotor. Das kommt zwar den überwiegenden Käuferwünschen entgegen. Sie geht leicht und exakt, hat aber keine Gangmarkierung auf dem Hebelknopf und der Hebel liegt etwas weit zurück. Außerdem

peugeot504.info Test Peugeot 504

kommt man im Rückwärtsgang leicht mit dem Beifahrersitz in Konflikt, wenn dieser weit vorgerückt ist – Peugeot sollte die mustergültige Lenkradschaltung weiterhin zur Wahl stellen, mit der Diesel, Break und Familiale geliefert werden.

Break (Kombi)

Für den Kombi hat das Werk erhebliche Änderungen vorgenommen: Radstand (Achsenabstand) gegenüber der Limousine um 16 cm verlängert. Die Kombi-Gesamtlänge wuchs wegen des größeren Hecküberhangs sogar um 31,3 cm. Das ergab besonders breite hintere Türen, die sehr guten Zugang zu den Rücksitzen und seitlich zum Laderaum ergeben.

Damit gehört der 504 Break zu den größten Kombis überhaupt. Er schneidet im Vergleich zu seinen beiden Konkurrenten sehr gut ab, vor allem im Preis.

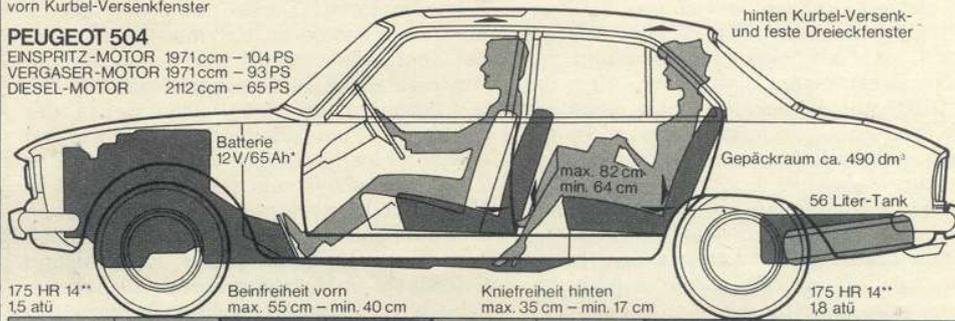
	Peugeot 504 Break	Volvo 144 S Kombi	Citroen 20 Break
Preis	11 650,-	15 950,-	14 463,50 DM
Hubraum	1971	1985	1985 ccm
Leistung	93	100	98 PS
Außenlänge	480,3	464,0	502,6 cm
Laderaumlänge (max.)	200,0	188,0	210,0 cm
Außenbreite	169,0	173,5	180,0 cm
Laderaumbreite (max.)	120,0	110,0	130,0 cm
Leergewicht	1330	1230	1380 kg
Zuladung	640	500	650 kg

Dabei ist der Peugeot 504 Break wie der Citroen 20 Break eine hervorragende Kombination von Reise- und Nutzfahrzeug; die Federung ist mit wenig und erst recht mit voller Last entschieden komfortabler als beim Volvo. Der luftgefederte Citroen hat dazu noch den Vorteil der konstanten und verstellbaren Bodenfreiheit der Karosserie. Dazu muß man wissen, daß der Peugeot

Fahrzeug-Leergewicht fahrfertig/zulässige Zuladung/zulässiges Gesamtgewicht Motoren 104 PS und 93 PS: 1230/480/1710 kg – Dieselmotor: 1280/480/1760 kg – zulässige Anhängelast ungebremst/gebremst 104 PS und 93 PS: 650/1100 kg, Diesel 675/1100 kg – Dachlast bis 50 kg vorn Kurbel-Versenkfenster

PEUGEOT 504

EINSPRITZ-MOTOR 1971 ccm – 104 PS
VERGASER-MOTOR 1971 ccm – 93 PS
DIESEL-MOTOR 2112 ccm – 65 PS



Radstand 274 cm – Gesamtlänge 449 cm – Gesamthöhe unbelastet/belastet 145/138 cm – Bodenfreiheit belastet ca. 13 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 – *DIESEL: 12 V/90 Ah, Drehstrom-Lichtmaschine 500 Watt – *DIESEL: 185 SR 14 verstärkt, vorn/hinten 1,7/2,0 atü

Fahrzeug-Leergewicht fahrfertig 1330 kg – zulässige Zuladung 640 kg – zulässiges Gesamtgewicht 1970 kg – zulässige Anhängelast ungebremst 700 kg, gebremst 1300 kg – Dachlast bis 50 kg in den Türen Kurbel-Versenkfenster

PEUGEOT 504 BREAK

MOTOR 1971 ccm – 93 PS



Radstand 290 cm – Gesamtlänge 480,3 cm – Gesamthöhe belastet 145 cm – Bodenfreiheit belastet 15 cm – Türöffnung hoch/breit vorn 91/88 cm, hinten 92/73 cm – Innenraumlänge Armaturenbrett bis Rücksitzlehne ca. 175 cm – Sitzfläche unbelastet zu Dach (Pfeile sind Meßpunkte) vorn/hinten 96/91 cm – Sitzhöhe (vordere Sitzkante unbelastet bis Fußboden) vorn/hinten 29/35 cm – Sitzfläche lang vorn/hinten 47/48 cm – Drehstrom-Lichtmaschine 500 Watt – Laderaum: Länge min. 140 cm, max. 200 cm, mittlere Höhe 90 cm, an der Tür 81 cm, Breite vorn 120 cm, hinten 105 cm

Break im Gegensatz zur Limousine eine hintere Starrachse (mit Schraubenfedern) hat statt Einzelradführung an Schräglenkern (ebenfalls mit Schraubenfedern). Anders wäre diese hohe Zuladung gar nicht möglich, es sind immerhin 160 kg mehr als bei der Limousine. Dafür waren auch verstärkte Gürtelreifen notwendig; die Michelin zX 185 SR 14 reinforced hat vorläufig nur dieser Peugeot.

Beim scharfen Fahren merkt man natürlich, daß der unbelastete Kombi in Kurven etwas unruhiger wird, auch die Seitenwindinflüsse sind stärker zu spüren. Harmonisch wirkt er mit etwa 400 kg Belastung; aber er verkraftet auch maximale Last tadellos, wenn man dafür sorgt, daß der Schwerpunkt möglichst vor der Hinterachse bleibt.

Nachteil des Kastenhecks ist die äußerst starke Verschmutzung im Sog; bei feuchtem Wetter ist die Heckscheibe schon nach einigen Kilometern völlig verdreckt. Zwar hat der Break serienmäßig einen zweiten Außenspiegel, aber er sollte auch einen Heckscheibenwischer und -wascher (wie der Volvo) haben.

Damit das Pannenzug, das man dabei haben muß, nicht ständig im Laderaum herkullert, wünscht man sich einen Ablagekasten. Und endlich sollte bei einem neuen Kombi der Gedanke einer Jalousie als Sichtblende fürs Gepäck verwirklicht wer-

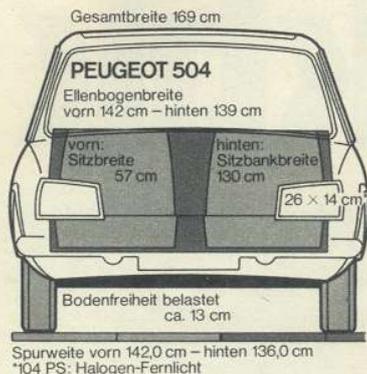
den; damit wäre ein Hauptnachteil aller Kombis – der unbehinderte Blick auf das Gepäck – bei der Nutzung als Privat- und Reisewagen beseitigt.

Familiale (Siebensitzer-Kombi)

Diese Großfamilienversion hat die Kombi-Karosserie mit dritter Sitzbank im Heck, die für den vollen Laderaum auch vorgeklappt werden kann. Zum Durchstieg nach hinten ist die mittlere Sitzbank aufgeteilt und einzeln hochklappbar (Foto in Heft 22/71, Seite 12).

Einen solchen Siebensitzer gab es früher schon beim Peugeot 404 und gibt es mit der Bezeichnung Familiale auch beim großen Citroen. Selbstverständlich ist dies der ideale Reisewagen für eine große Familie. Nur muß man sich darüber klar sein, daß der Wiederverkauf beim Familiale noch schwieriger (und damit der Wertverlust noch höher) als beim Break ist – wenn man nicht gerade einen Interessenten findet, der genau diesen Siebensitzer sucht. Ab Frühjahr 1972 (voraussichtlich ab Mai) gibt es Break und Familiale auch als 504 Diesel, in der Preistabelle auf Seite 40 stehen Richtwerte. Beide gibt es mit Lenkradschaltung oder wahlweise mit Automatik. Der Familiale hat nur Stoff-, der Break vernünftigerweise nur Kunstledersitze mit perforierten Sitz- und Lehnenflächen.





Verbrauch

504 Vergaser, Limousine, 93 PS

Testdurchschnitt 12,9 Liter S / 100 km
Verbrauchsspannen 10,3-14,8 Liter S / 100 km

504 Break, Kombi, 93 PS

Testdurchschnitt 13,3 Liter S / 100 km
Verbrauchsspannen 10,3-15,6 Liter S / 100 km

504 Injection, Limousine, 104 PS

Testdurchschnitt 13,5 Liter S / 100 km
Verbrauchsspannen 10,2-15,3 Liter S / 100 km

504 Diesel, Limousine, 65 PS

Testdurchschnitt 10,0 Liter D / 100 km
Verbrauchsspannen 8,5-11,4 Liter D / 100 km

Text: E. Männer

Fotos: U. Schwab (1), Dr. P. Simsa (4), E. Männer (2)

Zeichnungen: J. F. Drkosch

mot-Gesamturteil

Wir wünschen dem Peugeot 504 weiterhin mehr Aufmerksamkeit des Werks für die kleinen, aber in der Praxis lästigen Details (vor allem Windgeräusche und Scheibenwischer). Das hätte dieser feine und inzwischen sehr ausgereifte Reisewagen verdient. Der 504 Break ist eine Bereicherung des knappen Markts der großen Kombis, weil er hohen Nutzwert mit viel Komfort zu einem sehr konkurrenzfähigen Preis vereinigt. Nur auf Sonderwünsche zielt der siebensitzige 504 Familiale. Der 504 Diesel ist deutlich billiger als die allein vergleichbare Mercedes-Konkurrenz, jedoch sind die Wiederverkaufschancen schlechter. Mehr Temperament als der Mercedes 220 D, sparsamer als der 200 D. Komfort und Fahrsicherheit sind gleichwertig, aber der Mercedes ist innen leiser. Das gilt übrigens auch für den Vergleich der Modelle mit Benzin-Motor.

Exklusiv



Mit einem Fendt-Caravan besitzen Sie ein außergewöhnliches Fahrzeug!

Exklusiv in der äußeren und inneren Gestaltung. Komfortabel in jeder Beziehung. Technisch ausgereift und von hervorragender Verarbeitungsqualität. Machen Sie mehr aus Ihrer Freizeit! Entscheiden Sie sich für einen exklusiven Fendt-Caravan!

Schicken Sie mir bitte den großen FENDT-Katalog mit dem Gesamtprogramm. Mich interessieren besonders

- die FENDT-de Luxe-Modelle mit Aufbaulängen von 3,80 m bis 6,50 m.
- die preisgünstigen FENDT-Joker-Caravans von 3,20 m bis 4,25 m.

Name _____

Ort _____

Straße _____

Gleich ausschneiden und einsenden an:

X. FENDT & CO., Werk 3
8854 Asbach-Bäumenheim, Postfach 80

Maßstab für Komfort und Technik:
FENDT
Caravans

FC 24

