

peugeot504.info

120

D Heller Carbent. str. 73

5939

# mot auto-journal

E 5939 D

vereinigt mit motor-Rundschau + kriti

Belgien bfr 26,50, Dänemark dkr 4,-, Finnland Fmk 2,-, Frankreich FF 3,-, Griechenland Dr 20,-, Island iKr 47,-, Italien Lit 350, Jugoslawien Din 9,-, Kanada can \$ -,60, Korsika FF 3,80, Luxemburg lfr 23,-, Niederlande hfl 1,60, Norwegen nkr 3,65 (inkl. moms.), Österreich ö S 12,-, Portugal Esc 17,50, Spanien Ptas 40,-, Südafrika Rd -,53, Schweden skr 3,-, (inkl. moms. Schweiz sfr 1,80, Türkei TL 9,50, USA US \$ -,75.

Printed in German

Nr. 12 17. 6. 1972 DM 1,50

## Dauertest 20 000 km Fiat 127 Guter Anfang

### Sicherheitsgurte: Kaufberatung zu Neuentwicklungen



## Report: Löst der Diesel Zukunftsprobleme? Testvergleich Diesel Mercedes – Peugeot



## Test BMW 2002 Cabrio

paß + Sicherheit



## Test Audi 100 LS 85

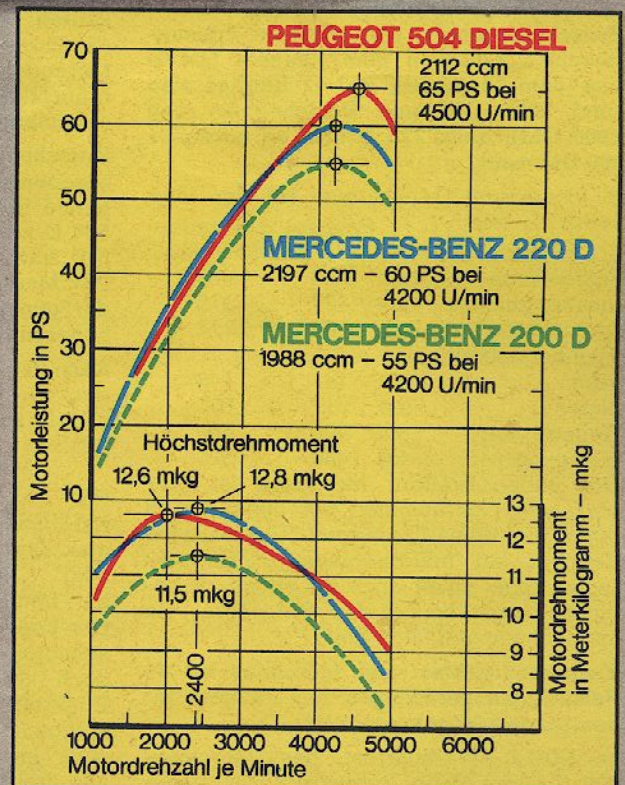
ixus mit Normalbenzin

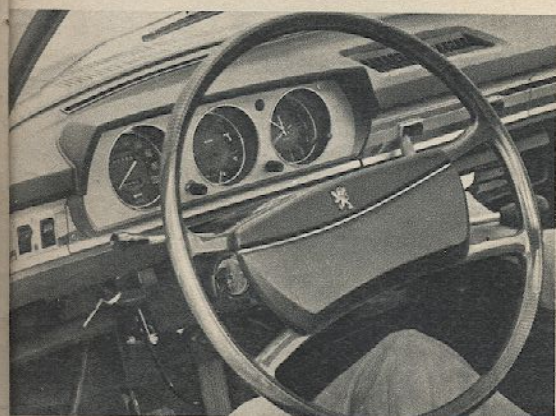
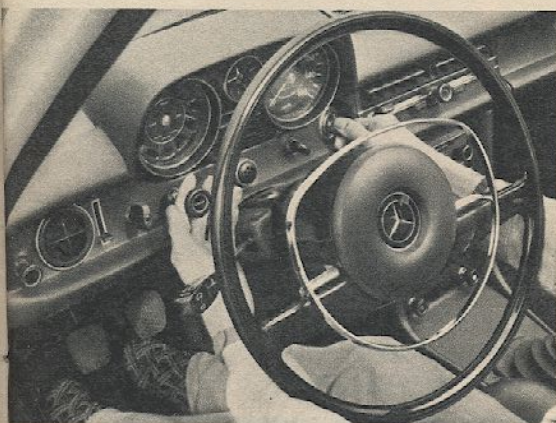
Vergleichstest Diesel Mercedes : Peugeot

# Marschierer

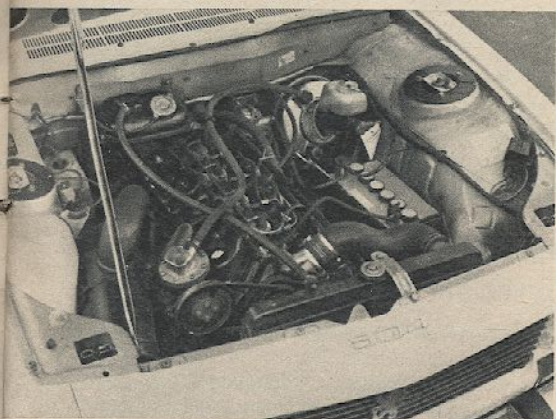
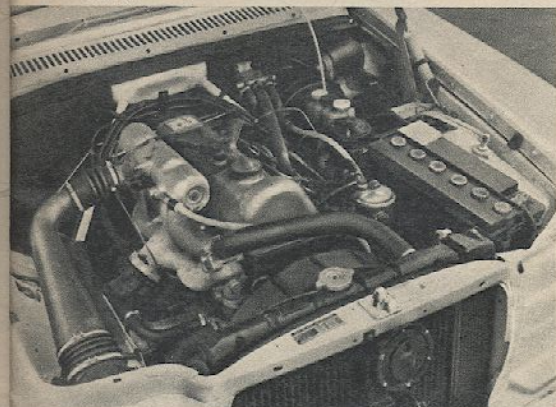


Der Diesel-Verkauf floriert bei Mercedes besser als je zuvor — genau 36% der Gesamtproduktion entfallen derzeit auf 200 D und 220 D. Als neuer Konkurrent hat sich der Peugeot 504 D dazwischengeschoben, der seit Herbst 1971 immer häufiger auch auf deutschen Straßen auftaucht. Wir besprechen diese drei Diesel-Modelle im direkten Vergleich, obwohl der Peugeot natürlich von den Verkaufszahlen (etwa 20 : 1) her keine Chance hat, die Mercedes-Vorherrschaft zu bremsen. Aber 1973 wird die Diesel-Konkurrenz wesentlich härter werden. Voraussichtlich im Oktober 1972 wird der Opel Rekord Diesel vorgestellt. Ein Ford Consul Diesel wird dann wohl nicht mehr lange auf sich warten lassen.





Seit kurzem hat der schlecht erreichbare Zugknopf fürs Vorglühen und Anlassen beim Mercedes (oben) die Aufschrift „starter“. Doppel-taste beim Peugeot (unten) viel besser zur Hand.



Motor mit allen Teilen beim Mercedes (oben ein 220 D mit der großen 88 Ah-Batterie, der 200 D hat 66 Ah) genauso gut zugänglich wie beim Peugeot 504 (unten, mit 90 Ah-Batterie).

mit 4600 U/min ab – wobei Toleranzen um jeweils 200 U/min möglich sind. Abriegeln bedeutet Sperre gegen Überdrehen – die Beanspruchung dieser Motoren oberhalb 4000 U/min ist durch die hohe Verdichtung (Lager 20) und die daraus resultierenden Lagerdrücke ohnehin schon hoch genug.

**Zwischenergebnis:** Dem Dieselmotor im 504 billigen wir ohne weiteres die gleiche Motorlebensdauer wie dem 200 D / 220 D zu: durchschnittlich gut 120 000 km, bei günstigen Bedingungen bis über 150 000 km.

Der Peugeot, ist 80 bzw 90 kg leichter als der Mercedes; diesen Gewichtsunterschied merkt man zusätzlich beim Beschleunigen oberhalb 80 km/h – siehe die Beschleunigungskurve Seite 20. Vor allem an langen Steigungen läuft der 504 D selbst dem 220 D davon, während er ihm in der Spitze nicht überlegen ist.

**Zwischenergebnis:** Der Peugeot 504 D ist leichtfüßiger als der Mercedes 220 D, im ganzen erheblich temperamentvoller als der 200 D – weniger Verkehrshindernis, leichteres Einpassen in den Verkehrsfluß.

Ein Teil des Mercedes-Mehrgewichts steckt in der größeren Karosserie, ein ebenso wesentlicher Teil in der aufwendigeren Geräuschdämpfung zwischen Motor- und In-

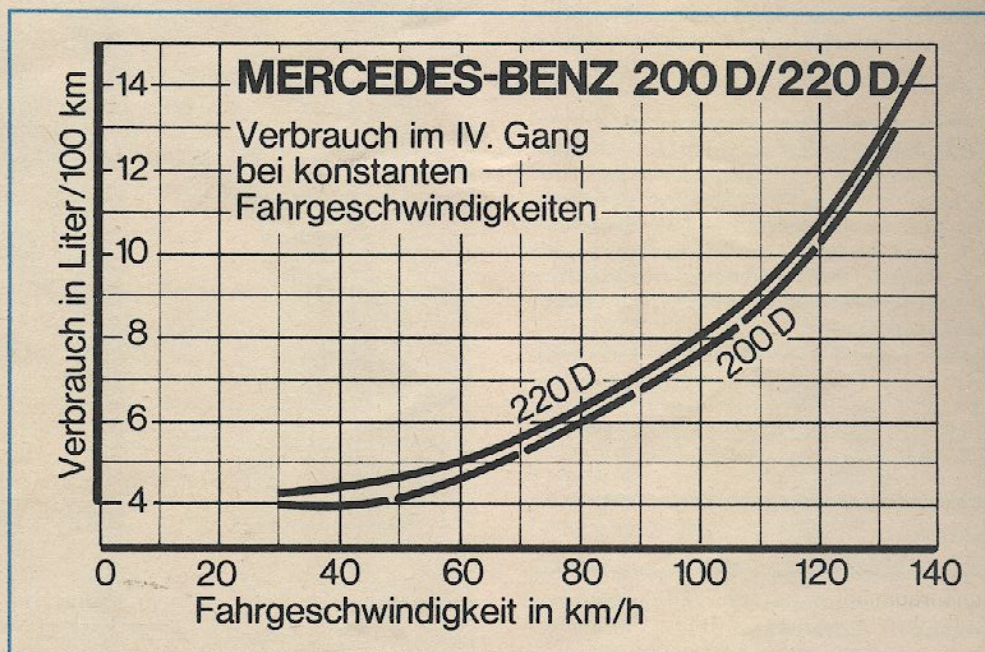
nenraum. Das diesel-typische Nageln hört man im Peugeot viel lauter als im Mercedes – nach außen sind beide, vor allem im Leerlauf, lästig laut.

Wie gut die Geräuschdämpfung im Mercedes geworden ist, spürt man am Unterschied des Motorgeräuschs innen bei geschlossener und geöffneter Direktbelüftung – siehe Dauertest in mot 9/72.

**Zwischenergebnis:** Als Reisewagen ist der Mercedes durch die viel geringere Geräuschentwicklung angenehmer.

Bei der Bedienung halten Vor- und Nachteile sich die Waage. Beim Peugeot ist der Heckabschluß nicht im Blick, seitlich fehlt an der Karosserie der Gummileistenschutz fürs enge Parken. Dafür hat Peugeot für vorglühen und anlassen die gescheiterte Lösung mit der doppelseitigen Taste im Armaturenbrett. Sie liegt besser zur Hand – siehe Fotos – als der Glüh- und Anlaßzugknopf des Mercedes direkt vor dem Lenkrad. Dafür fehlt beim Peugeot-Diesel die Anlaßwiederhol Sperre.

Mit der überaus direkten und leichtgängigen Servolenkung ist der Mercedes handlicher als der Peugeot – aber sie kostet 571,65 DM Aufpreis. Die Mercedes-Normal lenkung ist sehr indirekt, wenn auch leichtgängiger, als die Peugeot-Lenkung.



## mot-Gesamturteil

Text: E. Männer  
Fotos: U. Schwab  
Zeichnungen: J. F. Drkosch

Schon durch die knappen Lieferzahlen kann der Peugeot 504 D keine ernsthafte Konkurrenz für die Mercedes 200/220 D auf dem deutschen Markt werden. Motor- und Karosseriegeräusche müßten dazu auch erheblich gedämpfter sein – was den Peugeot aber auch verteuern würde. Doch im Bereich eines aktiven Peugeot-Händlers, der sich auch um die Diesel-Betreuung kümmert, ist er eine Alternative: sparsamer und bestimmt ebenso langlebig, komfortabel und fahrsicher wie Mercedes, dazu temperamentvoller.

# Vergleichstest Diesel Mercedes : Peugeot

Der weitaus größte Brocken der Mercedes-Produktion bleibt der Diesel; 1972 werden rund 90000 Wagen gebaut, davon etwa die Hälfte im Bundesgebiet neu zugelassen. Neben dieser Mercedes-Domäne nehmen sich die Verkaufszahlen des Peugeot 504 Diesel bescheiden aus: etwa 600 Wagen wurden seit Herbst 1971 zugelassen, bis Ende 1972 werden rund 2000 hinzukommen.

Außer dem 504 Diesel als Limousine, Kombi und Siebensitzer-Limousine „Familiale“ hat Peugeot noch zwei weitere Diesel-Modelle im Angebot:

- 204 D Break (Kombi), 1255 ccm/40 PS-Motor, Preis mit Vorfracht 9205 DM
- 404 D Limousine, 1948 ccm/57 PS-Motor, Preis mit Schiebedach und Vorfracht 10900 DM

Aber 204 D (Test in mot 11/68) und 404 D (Test in mot 18/67) werden nur in geringsten Stückzahlen verkauft; sie sind keine Mercedes-Konkurrenz.

Die 504 D-Limousine mit 2112 ccm/65 PS-Motor (Hubraum nach Steuerformel 2097 ccm, also steuerlich 2,1 Liter) kostet mit Schiebedach und Vorfracht 12740 DM. Für die vergleichbaren Mercedes muß man schon in der mageren Grundausstattung viel mehr bezahlen: 200 D mit 1988 ccm/55 PS-Motor ab 14430 DM, 220 D mit 2197 ccm/60 PS-Motor ab 14929,50 DM.

Hier muß man wirklich von Grundpreisen sprechen, denn die meisten 200 D/220 D sind viel teurer. Zunächst einmal die Mercedes-Aufpreise für jene Extras, die der Peugeot serienmäßig hat: Gürtelreifen 122,10 DM, heizbare Heckscheibe 149,85 DM, Kopfstützen vorn 133,20 DM, Sicherheitsgurte vorn 77,70 DM.

Das Mercedes-Stahlschiebedach kostet den hohen Aufpreis von 632,70 DM, ist qualitativ viel besser. Aber der Peugeot hat ein, wenn auch primitiveres Stahlschiebedach serienmäßig.

**Zwischenergebnis: Der effektive Preisunterschied zwischen dem Peugeot 504 D und dem Mercedes 200 D beträgt also rund 3300 DM (mit Schiebedach rund 3900 DM); beim 220 D sind es nochmals 500 DM mehr.**

In Innen- und Gepäckraum hat der Mercedes Vorteile:

|                       | Peugeot             | Mercedes    |
|-----------------------|---------------------|-------------|
|                       | 504 D               | 200 D/220 D |
| Außenlänge            | cm 449              | 468,5       |
| Innenraumlänge        | cm 177              | 175         |
| Außenbreite           | cm 169              | 177         |
| Ellenbogenbreite vorn | cm 142              | 148         |
| hinten                | cm 139              | 147         |
| Gepäckraum            | dm <sup>3</sup> 490 | 580         |
| Zuladung              | kg 480              | 520         |

Der außen breitere Mercedes ist also auch innen geräumiger, vor allem hinten (eher ein Reise-Fünfsitzer). Der kürzere Peugeot hat spürbar weniger Gepäckraum; dabei spielt auch die stilistisch bedingte Abschrägung des 504-Hecks, die Ladehöhe kostet, eine Rolle.

**Zwischenergebnis: Der Mercedes ist als Reisewagen geräumiger, der Peugeot für den Stadtverkehr kompakter.**

Im 40000 km-Dauertest des Mercedes 200 D (mot 9/72) erreichten wir einen

Durchschnittsverbrauch von 10,8 Liter / 100 km – jetzt in der Vergleichsfahrt 10,7. Der 220 D kam unter gleichen Bedingungen auf 11,4 Liter / 100 km – wie im letzten Diesel-Test in mot 17/70.

Aber der Peugeot 504 D ist sparsamer; im Vergleichs- wie früher im Einzeltest (mot 3/72) kamen wir auf 10,0 Liter / 100 km. Dabei sind auch die Verbrauchsspannen von zügiger Langstrecke bis Stadtverkehr beim Peugeot enger:

- 504 D: 8,5–12,8 Liter / 100 km
- 200 D: 8,5–13,5 Liter / 100 km
- 220 D: 8,8–14,1 Liter / 100 km

Auch im Ölverbrauch schneidet der Peugeot günstiger ab. Bei ihm war auf 2500 km kein Nachfüllen nötig, während man für den 200 D / 220 D mit 0,3 Liter / 1000 km rechnen muß; für Extremfälle erlaubt die Mercedes-Betriebsanleitung bis 2 l/1000 km.

**Zwischenergebnis: Der leichtere Peugeot ist sparsamer als die Mercedes.**

Fast überwiegend werden Diesel für langen Besitz in erster Hand und hohe Jahrestrecken gekauft. Das muß so sein, sonst spart erst der Zweitkäufer.

Der Peugeot 504 D kostet 1650 DM mehr als die 504-Benzin-Limousine (mit 1971 ccm/93 PS). Erst nach 55000 km hat sich der Diesel-Mehrpriß durch die geringeren Betriebskosten amortisiert.

Beim Mercedes 200 D beträgt der Diesel-Mehrpriß gegenüber dem 200-Benzin (mit gleichem Hubraum, aber 95 PS) genau 500,50 DM – erst nach 18000 km fährt man effektiv billiger.

Dazu kommt als wichtiger Kostenfaktor der Wertverlust. Beim Peugeot 504 D rechnen wir im Schnitt der ersten drei Jahre mit jährlich 1900 DM, beim Mercedes 200 D mit 2000 DM, beim 220 D mit 2100 DM. Die – allerdings auch viel teureren – Mercedes-Diesel lassen sich gebraucht eben viel leichter und zu viel höheren Preisen verkaufen, weil der 504 D hierzulande noch nahezu unbekannt ist; außerdem fehlt der Mercedes-Qualitätsnimbus, der einem Gebrauchtkäufer durchweg schon einen Tausendmarkschein wert ist.

**Zwischenergebnis: Bei jährlich 20000 km ergeben sich einschließlich Wertverlust folgende Betriebskosten im Monat: Peugeot 504 D mit 549 DM – Mercedes 200 D mit 518 DM – Mercedes 220 D mit 543 DM. Der Mercedes-Diesel ist auf längere Sicht der günstigere Kauf, wenn man den viel höheren Neupriß verschmerzen kann.**

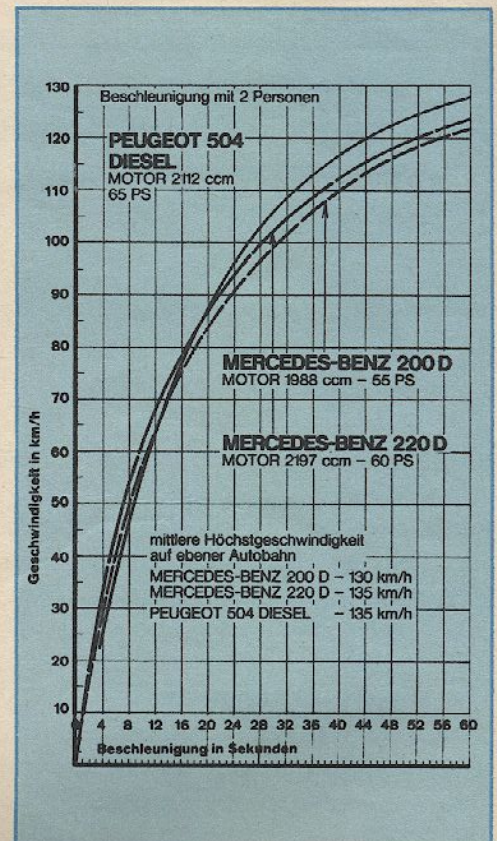
Nach dem Hubraum liegt der 2,1 Liter-Peugeot zwischen dem 2,0- und 2,2 Liter-Mercedes, aber in der Leistung über beiden:

|             | Peugeot | Mercedes | Mercedes |
|-------------|---------|----------|----------|
|             | 504 D   | 200 D    | 220 D    |
| PS          | 65      | 55       | 60       |
| bei U/min   | 4500    | 4200     | 4200     |
| max. Drehm. |         |          |          |
| mkg         | 12,6    | 11,5     | 12,8     |
| bei U/min   | 2000    | 2400     | 2400     |

Der konstruktiv viel jüngere Peugeot-Dieselmotor ist also drehfreudiger, bietet jedoch im unteren Drehzahlbereich mehr Zugkraft – siehe den Vergleich der Leistungsdiagramme (PS und mkg) auf S. 19. Aber im oberen Drehzahlbereich riegele alle drei Motoren bei normaler Einstellung



Nur das D bei den Heckschriftzügen deutet äußerlich auf den Dieselmotor im Mercedes hin. Aber beim 220 Diesel für die USA ist dieses Wort ganz ausgeschrieben (dort ist der Diesel-Verkauf bemerkenswert gestiegen!), ebenso beim Peugeot 504 – unteres Foto.



Unten im Kurvenvergleich die Beschleunigung; Wert von 0 bis 100 km/h beim Peugeot 504 D = 26,2 sec, beim Mercedes 200 D = 31,0 sec, beim 220 D = 28,2 sec.