

peugeot504.info

auto motor und sport

Belgien bfr 28.50, Dänemark dkr 4.70, Finnland Fmk 2.40, Frankreich FF 3.40, Griechenland Dr. 20.-, Großbritannien £ - .25, Israel i. £ 2.20, Italien Lit. 370, Jugoslawien Din 8.50, Kanada can. \$ - .75, Luxemburg lfr. 27.-, Niederlande hfl 2.-, Norwegen nkr. 4.50 (inkl. moms.), Österreich ö. S 15.-, Portugal Esc 18.50, Spanien Ptas 42.-, Südafrika R - .50, Schweden skr 3.50 (inkl. moms.), Schweiz sfr 2.20, Türkei TL 11.-, USA US\$ - .75.
Printed in Germany.

E14180

Heft **3** 5. Februar 1972

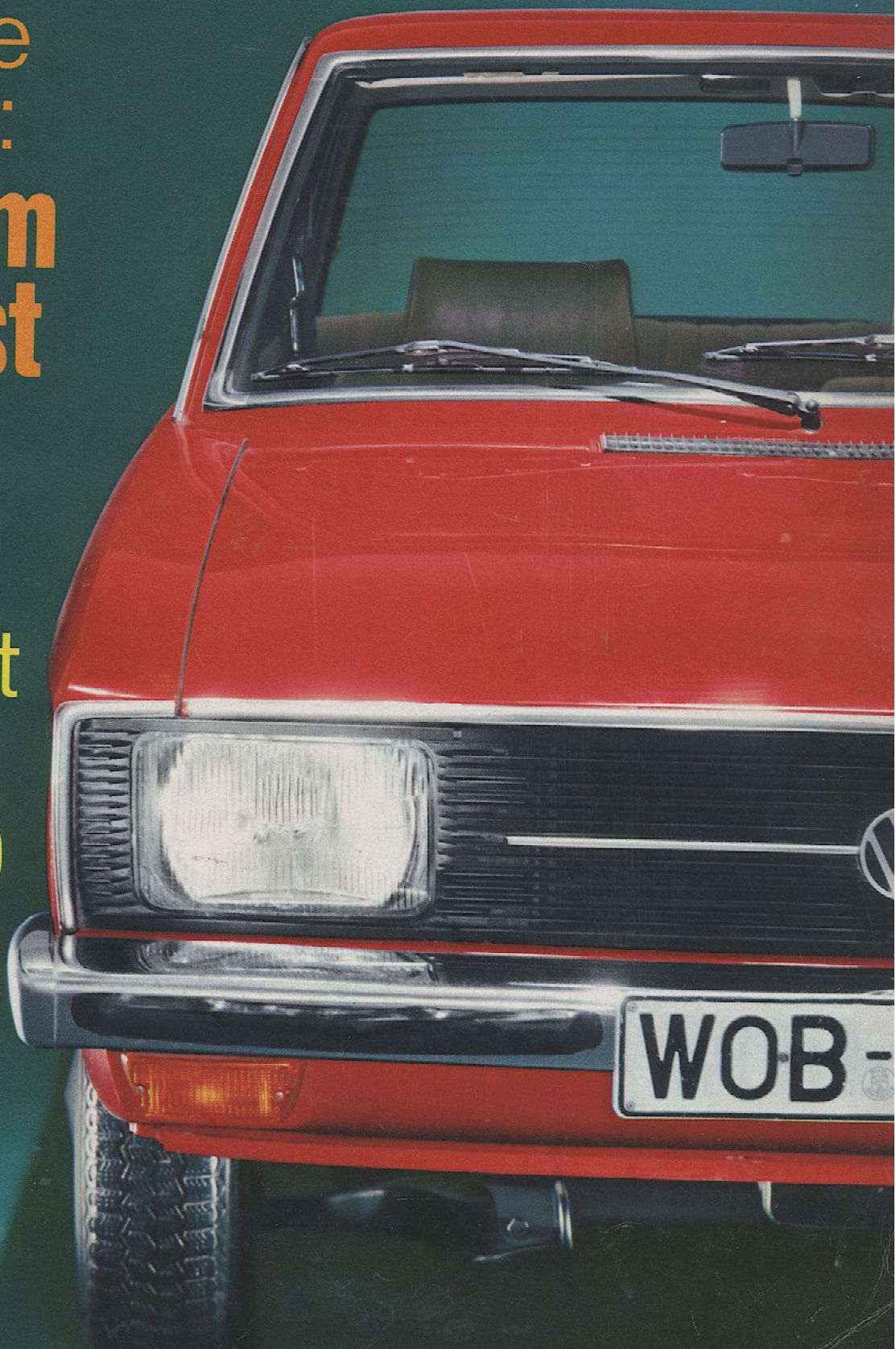
DM 1.80

Temperatur nach Wunsch: Heizungen und Klima-Anlagen

So sieht die Praxis aus: **50000 km Dauertest VW K70**

Erster Fahrbericht vom neuen **Renault 5**

Journal: **Auto- Reisen 1972**



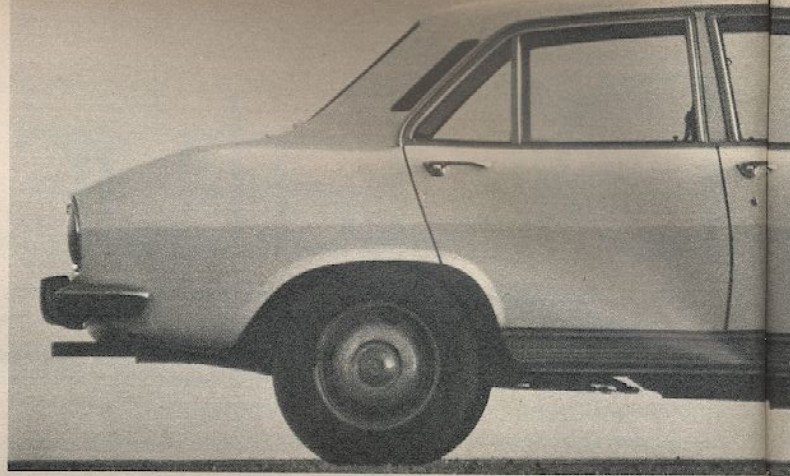
In diesem Heft

GANZ KURZ	4
KOMMENTAR	9
BRIEFE	10
VOR 20 JAHREN	16
INFORMATIONEN	19
DATEN UND TATEN	22
IM NAMEN DES VOLKES	23
AKTUELLES	
Die Rolle der Zulieferfirmen	24
Der typische Unfall	28
Heizungen und Klimaanlage	38
Freigabe der Versicherungstarife?	48
TEST	
Peugeot 504 Diesel	26
50 000 Kilometer Dauertest VW K 70	52
NEUE MODELLE	
Fahrbericht Renault R 5	32
TESTTAGEBUCH	50
UNTERHALTUNG	
B. Busch: Das geschwätzige Automobil	30
REISE-JOURNAL	
Fähren nach Skandinavien	70
Mexiko	72
Kanada an der Angel	78
Hobbys in Österreich	80
Schlösser im Aosta-Tal	82
Nordfranzösische Küste	86
Spanische Küsten	90
Deutsche Alpenstraße	94
Holsteinische Schweiz	96
SPORT	
Sicherheitstanks im Rennsport	104
Dragster	108
Sportnotizen	115
GP von Argentinien	123
DER LETZTE BLICK	138



Mit 65 PS ist der Peugeot 504 Diesel der stärkste Personenwagen mit Dieselmotor. Ein Kurztest zeigt, ob der Peugeot eine Konkurrenz für Mercedes werden könnte (Seite 26). Die ersten Eindrücke vom Renault R 5 schildert ein Fahrbericht, der auf Seite 32 beginnt. Sicherheitstanks könnten die Brandgefahr bei Rennunfällen vermindern. Welche Möglichkeiten sich zur Zeit anbieten, untersucht auto motor und sport auf Seite 104.



**auto
motor
sport** **Kurztest**
Peugot 504 Diesel


Es ist auch bei Peugeot etwas teurer, einen besonderen Geschmack zu haben. Wer sich dazu entschließt, das Modell 504 mit einem Dieselmotor zu erwerben, der muß als Einstand für spätere Ökonomie einen deftigen Preis zahlen. Der Diesel zählt zu den teuersten Limousinen der Baureihe, obschon er weder die Lederpolster der Luxusausführung noch auch nur annähernd die Fahrleistungen des 504 Injection vorweisen kann. Den eingeschworenen Dieselfreund freilich schreckt solche Preisgestaltung wenig. Er darf hier vielmehr vergnügt registrieren, daß Peugeots Gasoil-Konsument immer noch etwas billiger ist als ein Mercedes 220 D und dabei noch mehr Leistung hat als der 220 D.

Mit 65 PS nämlich ist der Peugeot der stärkste Diesel-Personenkraftwagen der Welt. Die Produktion dieser Rekordleistung obliegt einer in ihren Außenabmessungen gigantischen Vierzylindermaschine, die leicht geneigt den Raum unter der Motorhaube fast in seiner gesamten Länge ausfüllt. Der Anblick dieses mächtigen Triebwerks läßt kaum auf einen Hubraum von nur 2,1 Liter schließen, eher beschleicht einen schon der Verdacht, das Großaggregat habe sich aus dem Maschinenraum einer Barkasse hierher verirrt. Ganz so abwegig ist diese Vermutung auch nicht, denn Peugeot-Dieselmotoren sind bei der Christlichen Seefahrt recht beliebt. Dieser Nebenwerb seines Herstellers prägte den Charakter des Motors ganz offensichtlich: Mit einer Vorglühzzeit von 70 Sekunden entspricht er eher den Gepflogenheiten der Hochsee-Schiffahrt als denen des Stadtverkehrs. Und auch das

dieser Minute der Einkehr folgende Laufgeräusch paßt mit seinem prägnanten Nageln besser in einen Fischereihafen als in einen Villenvorort. Der Peugeot-Diesel beschönigt wirklich nicht, daß er mit hoher Verdichtung relativ schwer verdaulichen Treibstoff entzündet. Im Zuge der Erwärmung wird das Donnerrollen unter der Haube milder. Das harte Nageln weicht einem energischen Brummen, das vor allem dann erbarungslos ins Ohr fällt, wenn der Motor ziehen muß oder mit hoher Drehzahl im Schub läuft. Verglichen damit bringt gleichmäßiges Tempo selbst bei hoher Geschwindigkeit eine gewisse Linderung. Wie

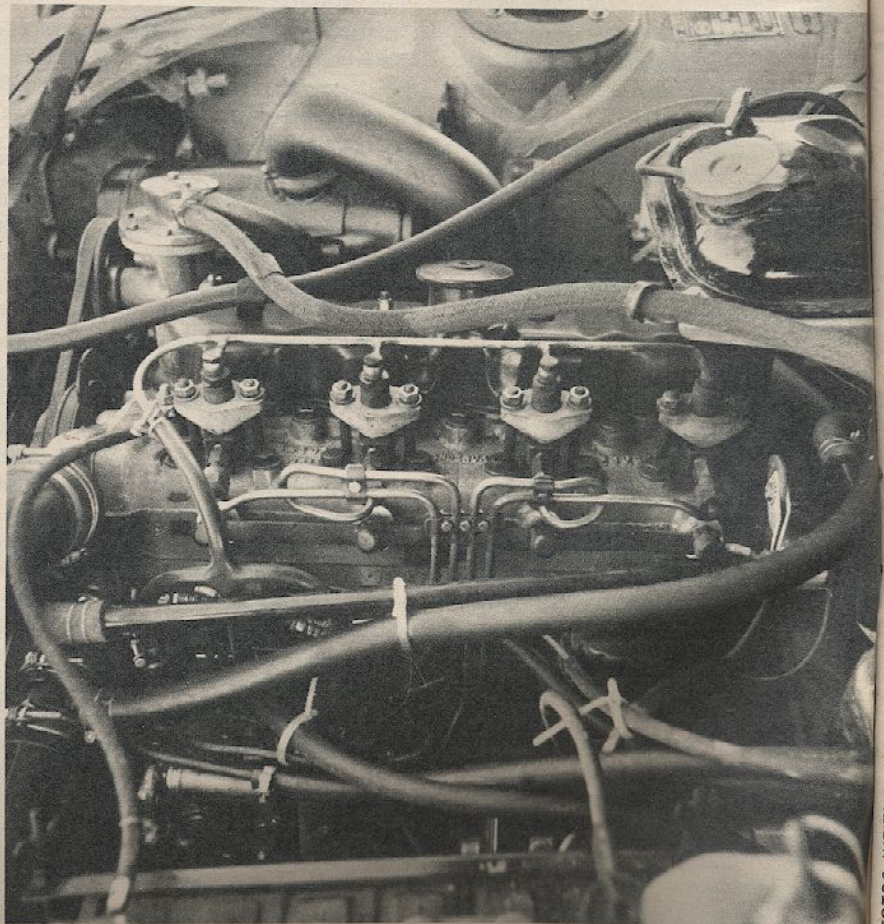
subjektiv dieser Eindruck allerdings ist, zeigt der hohe Schallpegel von 78 Phon bei 120 km/h.

Beschauliches Tempo

Immerhin sind die unter solchem Getöse entwickelten Fahrleistungen für die Verhältnisse von Dieselaufomobilen recht manierlich. Leichter gebaut und stärker motorisiert als die Württemberger Konkurrenten, kann der Burgunder Diesel ein klares Plus an Temperament ausspielen. Er erreicht 100 km/h in 27,5 Sekunden und ist mit einer Spitze von 136 km/h zumindest nicht langsamer als ein

220 D. In der Praxis vermag der Peugeot Diesel diese objektiv bescheidenen Fahrleistungen zumindest auf der Autobahn in ganz bemerkenswerte Reisedurchschnitte umzumünzen. Einmal in Schwung gebracht, hält er selbst an Steigungen tapfer sein Tempo, was ihn über längere Distanzen dazu befähigt, einen Schnitt von 120 km/h zu halten. Dieses Reisen mit vergleichsweise beschaulichem Tempo aber ist wegen der Eigenart der Dieselmotoren durchaus kein Akt der Langleweiligkeit. Denn ebenso sträflich wie das Verlieren von Schwung ist beim Diesel jedes noch so dezente Heben des rechten Fußes vom Gaspedal.

Die 2,1 Liter große Dieselmachine von Peugeot zeichnet sich nicht nur durch eine mit 65 PS ordentliche Leistung aus, sondern erweist sich im Fahrbetrieb auch als Muster an Sparsamkeit. Weniger erfreulich ist die erhebliche Geräuschentwicklung, die dem komfortbetonten Peugeot 504 einen Hauch von Nutzfahrzeug vermittelt.





Ölbrenner

Solche Reaktionen nämlich beantworten die hochverdichteten Triebwerke mit augenblicklicher heftiger Verzögerung, die danach nur mit Mühe wieder aufgeholt werden kann. So beherzigt dann also der geübte Dieseltreiber immer die Regel: stehen lassen, was ihm, bei seinen im Käfertrab vollzogenen Reisen, eine gewisse Kurzweil beschert. Auch sonst hat der Benutzer eines Peugeot 504 Diesel über einen Mangel an Beschäftigung kaum zu klagen. Die im Verhältnis zum Gewicht doch recht schwache Maschine vermag kaum mit besonderer Durchzugskraft im großen Gang zu glänzen. Das legt dem Fahrer einen emsigen

Gebrauch der recht leichtgängigen Lenkradschaltung nahe. Auch am Lenkrad ist einige Arbeit zu verrichten. Trotz seines großen Durchmessers und einer sehr indirekten Lenkübersetzung bleibt kein Zweifel daran, daß auf den Vorderrädern eine mächtige Gußeisenmaschine und eine gewaltige Bleibatterie lasten. So muß man dann an dem ziemlich großen Lenkrad nicht nur viel, sondern auch mit einigem Nachdruck kurbeln. Die beim Diesel entschiedenen höheren Lenkkräfte zehren dann auch deutlich an jener Handlichkeit, die den Peugeot 504 mit Benzinmotor immerhin noch auszeichnet. So ist der Diesel nicht nur von seiner

Leistung her, sondern auch in bezug auf seine Lenkeigenschaften spürbar träger als der 504 mit Benzin-Motor. Diese Eigenschaft beschränkt weitgehend sein Talent für den Stadtverkehr, wo ihm eine Servolenkung – wie sie der Konkurrent von Daimler-Benz gegen Aufpreis bieten kann – ganz erheblich fehlt. Doch auch das zügige Befahren kurvenreicher Landstraßen hat im 504 Diesel seine Probleme. Denn die enorme Massenkonzentration im Vorderwagen erzeugt eine intensive Neigung zum Untersteuern. Dieses Eigenlenkverhalten paart sich mit einer recht heftigen Lastwechselreaktion in Kurven – hervorgerufen durch

die starke Bremswirkung des Motors –, aber dabei erweist sich die indirekte Lenkung kaum als das geeignete Abwehrinstrument.

Mustergültiger Verbrauch

Das hohe Gewicht ändert nichts daran, daß man den 504 Diesel zu den genügsamen Autos rechnen muß. Selbst bei häufigem Vollgasfahren begnügt er sich mit 10 bis 11 Litern pro 100 Kilometer. Eine geringfügig zurückhaltendere Fahrweise erlaubt es, die Zehnlitergrenze sehr deutlich zu unterschreiten, denn wirklich sparsamer sind Diesel eigentlich erst im Teillastbereich. Damit erweist sich der gallische Dieselmotor sogar noch als etwas geiziger als seine schwäbischen Kollegen. Dennoch gelingt es ihm zumindest in Deutschland nicht, Peugeots Reklameversprechen vom Kilometer zum halben Preis einzulösen. Bei den hierzulande üblichen Preisen für Dieselmotoröl bedarf es dazu schon einer gewissen Beifütterung von Heizöl, die freilich hohe, alle Ökonomie in Frage stellende Strafen nach sich ziehen kann. Dem rechtschaffenen Tankstellenkunden bietet dieser Dieselmotor also nicht zu einem konkurrenzlos niedrigen Preis. Ähnlich wie bei Mercedes liegt der Vorteil in der Kombination eines großen, bequemen Wagens mit geringen Kraftstoffkosten. Und wer ein solches Auto lange fährt, kann überdies von der Lebensdauer der Dieselmotoren und von den Festigkeitsreserven eines für höhere Leistungen ausgelegten Autos profitieren. -cpb-

Technische Daten und Meßwerte

Peugeot 504 Diesel

MOTOR

Vierzylinder Viertakt-Reihenmotor, Bohrung x Hub 90 x 83 mm, Hubraum 2112 ccm, Verdichtungsverhältnis 22,2:1, Leistung 65 PS bei 4500 U/min, spezifische Leistung 30,8 PS/Liter, maximales Drehmoment 12,6 mkg bei 2000 U/min, mittlere Kolbengeschwindigkeit bei Nenndrehzahl (4500 U/min) 12,4 m/s, 5fach gelagerte Kurbelwelle, seitliche Nockenwelle, über Stoßstangen und Kipphebel betätigte hängende Ventile, Wasserkühlung mit Pumpe und Thermostat, Kühlerinhalt mit Heizung 10 Liter, Druckumlaufschmierung mit Ölfiter im Hauptstrom, Ölinhalt Motor 5 Liter, Bosch Kraftstoff-Einspritzung, Kraftstofftank im Heck 56 Liter, Batterie 12 V 65 Ah, Drehstromlichtmaschine 500 Watt.

FAHRLEISTUNGEN

Höchstgeschwindigkeit	135,4 km/h
Beschleunigung (auf effektive Geschwindigkeiten, vollgetankt, 2 Personen)	
0 bis 40 km/h	5,2 s
0 bis 60 km/h	9,6 s
0 bis 80 km/h	17,0 s
0 bis 100 km/h	27,5 s
1 km mit stehendem Start	43,8 s

Elastizität (Beschleunigung im IV. Gang ab 40 km/h)	
40 bis 60 km/h	10,1 s

40 bis 80 km/h	19,8 s
40 bis 100 km/h	32,8 s
1 km ab 40 km/h	44,7 s

INNENGERÄUSCH

Leerlauf im Stand	54 Phon (dBA)
Bei 50 km/h	67 Phon (dBA)
Bei 80 km/h	70 Phon (dBA)
Bei 100 km/h	72 Phon (dBA)
Bei 120 km/h	78 Phon (dBA)

VERBRAUCH

Dieselmotor	
Autobahn Schnitt ca. 100 km/h	9,1 L/100 km
Autobahn Schnitt ca. 120 km/h	10,9 L/100 km
Landstraße Schnitt ca. 65 km/h	9,4 L/100 km
Kurzstrecke	9,0–10,0 L/100 km
Testverbrauch	9,5 L/100 km

WARTUNG

Inspektion alle	5000 km
Ölwechsel alle	2500 km

PREISE

Limousine viertürig Diesel	DM 12 450,-
Österreich:	
Limousine viertürig Diesel	öS 99 600,-
Preis für die Schweiz steht noch nicht fest.	