

auto motor und sport

Australien a \$ —.90, Belgien bfr 32.—, Dänemark dkr 5.25, Finnland Fmk 3.50, Frankreich FF 3.50, Griechenland Dr 30.—, Großbritannien £ —.35, Israel I \$3.40, Island I Kr 80.—, Italien Lit 500, Jugoslawien Din 13.—, Kanada can \$ 1.—, Korsika FF 4.50, Luxemburg lfr 32.—, Niederlande hfl 2.40, Norwegen nkr 5.— (inkl. moms.), Österreich öS 17.— (inkl. MwSt.), Portugal Esc 22.50, Spanien Ptas 55.—, Schweden skr 4.25 (inkl. moms.) Schweiz sfr 2.50, Südafrika Rd —.80, Tunesien din 0.50, Türkei TL 12.—, USA US\$ 1.—
Printed in Germany

E 1418 D

Heft **23** 10. November 1973 DM 2.—

Journal:
Sportliches Zubehör

Erster Test vom neuen

BMW 525

VW — immer noch gut?
70000 Käfer-km

Die neue Kfz-Steuer kommt:
**Wird großer
Hubraum billig?**

Karosserie-Reparaturen
sind meist überteuert:
**Das Beulen-
Geschäft**



Kommentar	5
Briefe	8
Erfahrungen	14
Gebrauchtwagenpreise	16
Urteile	20
Magazin	22
Geld: Benzinpreiserhöhung unter zwei Pfennig?	24
Modelle und Preise: Mehr Leistung im Alfasud	28

Test	
BMW 525	36
70 000 Kilometer mit dem Käfer	80
Ford Capri RS	102

Aktuelles	
Drängler, Rowdies und Aggressive	42
Porsche-Entwicklung in Weissach	44
Wie Beulen billig werden	50
Kommen große Motoren?	54
Der typische Unfall	77
Hubschrauberstaffeln der Polizei	92
Wo kann man Traumwagen mieten?	100
Zahlt die Versicherung bei 0,8 Promille?	120
Deutschlands Autostädte: Wolfsburg	124
Interview mit Henry Ford II	137
Stutz Blackhawk	166

Neue Modelle	
Peugeot 504 L	62

Dauertestkalender	72
--------------------------	----

Vor 20 Jahren	74
----------------------	----

Unterhaltung	
Aktion Fuß & Faust	114

Journal: sportliches Zubehör	145
-------------------------------------	-----

Sport	
Berühmte Renntourenwagen: Porsche 911	109
Ideallinie auf amerikanisch	172
Rennen im Sand	180

Sport-Magazin	190
----------------------	-----

Bücher	188
---------------	-----

Letzter Blick	218
----------------------	-----



Im Porsche-Entwicklungszentrum in Weissach entstehen nicht nur neue Porsche-Modelle: Ein großer Teil der dort geleisteten Arbeit gilt Produkten anderer Hersteller (Seite 44).



Das Volkswagenwerk prägt das Gesicht der Stadt Wolfsburg mehr als andere Automobilwerke, die in anderen deutschen Städten tun: 60 Prozent der Einwohner arbeiten bei VW, 85 Prozent der Steuern kommen vom Volkswagenwerk. Was ist das für eine Stadt – Wolfsburg? (Seite 124).



Leute, die für ein komfortables Mittelklasse-Auto nicht viel Geld ausgeben wollen, finden im neuen Peugeot 504 L ein interessantes Angebot: Er kostet rund 10 000 Mark und unterscheidet sich von den teureren 504-Modellen durch einen 79 PS starken 1,8 Liter-Motor und eine starre Hinterachse (Seite 62).



Die deutschen Autofahrer werden nicht nur durch Streifenwagen und Radargeräte überwacht. Der verstärkte Einsatz von Polizei-Hubschraubern sorgt für eine zusätzliche Kontrolle des Straßenverkehrs ganz von oben (Seite 92).

Der sich verstärkende Trend, die in letzter Zeit kräftig in die Höhe gekletterten Auto-Unterhaltskosten durch Einsparungen am Objekt selbst zumindest teilweise wieder auszugleichen, bewog die Peugeot-Verkaufsexperten, mit der neuen L-Version des 504 ein sowohl in der Anschaffung als

Es gibt einen neuen Mittelklasse-Peugeot für sparsame Leute, die auf Komfort nicht verzichten wollen: Er besitzt einen niedrig verdichteten 1,8 Liter-Motor mit 79 PS, eine starre Hinterachse und kostet rund 10 000 Mark.

auch im Unterhalt preisgünstiges Mittelklasse-Mobil auf den Markt zu bringen. Dabei reflektierte man keineswegs nur auf die ohnehin mehr auf Sparsamkeit bedachte französische Kundschaft, sondern auch speziell auf die Käufer in der Bundesrepublik. Denn mit rund 60 000 verkauften Wagen im letzten Jahr — über 30 Pro-

Peugeot 504 L



Peugeot 504 L

zent davon vom Typ 504 – ist Deutschland für Peugeot das mit Abstand wichtigste Exportland.

Kleinerer Motor

Als der 504 im Frühjahr 1969 auf den deutschen Markt kam, wurde er mit 83 PS-Vergasermotor und 100 PS-Einspritzmotor angeboten, die beide 1,8 Liter Hubraum hatten. Knapp zwei Jahre später erfolgte in Form einer Hubraumvergrößerung auf zwei Liter und eines Leistungszuwach-

ses von zehn PS bei der Vergaser- und vier PS bei der Einspritz-Version Verstärkung, von der vor allem die Fahrleistungen des Vergaser-Modells profitierten.

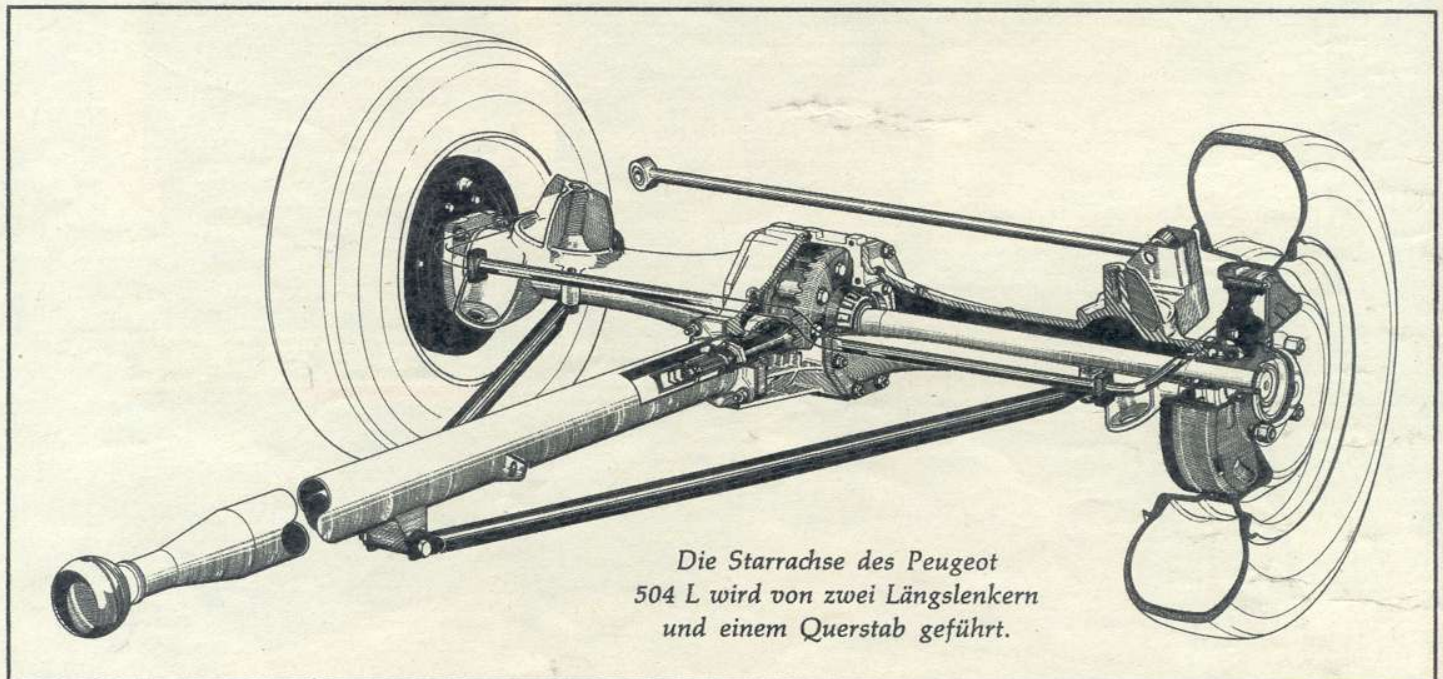
Die sinnigerweise mit dem Zusatzbuchstaben „L“ bezeichnete Sparsausführung des 504 erhielt den ursprünglich verwendeten 1796 ccm großen Vergasermotor, der größerer Wirtschaftlichkeit zuliebe geringfügig überarbeitet wurde: Um den Betrieb mit billigerem Normalkraftstoff problemlos zu ermöglichen, reduzierte man die Verdich-

tung von 8,35 auf 7,5:1, außerdem bekam der Motor einen modifizierten Fallstromvergaser. Die Nennleistung beträgt jetzt 79 PS bei 5100 U/min, die Drehmomentkurve erreicht ihren Höchstwert von 14,5 mkg bei 2500 U/min.

In den Fahrleistungen dürfte der neue 504 L dem 83 PS starken älteren Modell ziemlich ebenbürtig sein: Damals beschleunigte der von auto motor und sport gemessene Vergaser-504 in 15,7 Sekunden aus dem Stand auf Tempo 100 und brachte es auf eine Höchstgeschwindigkeit von

156,6 km/h – für den 504 L nennt das Werk heute eine entsprechende Beschleunigungszeit von 15,8 Sekunden und eine Spitzengeschwindigkeit von 154 km/h.

Bei den Probefahrten, die auto motor und sport mit dem L-Modell absolvierte, wurde deutlich, daß die Stärken des 1,8 Liter-Motors weniger in der Drehfreudigkeit und Elastizität liegen, sondern vielmehr im leisen und vibrationsarmen Lauf. Wie nahezu alle französischen Automobile ist auch der Peugeot 504 L in der Vergasereinstellung ziemlich



Die Starrachse des Peugeot 504 L wird von zwei Längslenkern und einem Querstab geführt.

Technische Daten

MOTOR

Vierzylinder Viertakt-Reihenmotor, Bohrung x Hub 84 x 81 mm, Hubraum 1796 ccm, Verdichtungsverhältnis 7,5:1, Leistung 79 PS bei 5100 U/min, spezifische Leistung 44 PS/Liter, maximales Drehmoment 14,5 mkg bei 2500 U/min, mittlere Kolbengeschwindigkeit bei Nenndrehzahl (5100 U/min) 13,8 m/s, fünffach gelagerte Kurbelwelle, seitliche Nockenwelle, Antrieb durch Kette, über Stoßstangen und Kipphebel betätigte hängende Ventile, Wasserkühlung mit Pumpe und Thermostat, Druckumlaufschmierung mit Ölfilter im Hauptstrom, 1 Solex-Fallstromvergaser 34 PBICA 9, mechanische Benzinpumpe, 56 Liter-Benzintank im Heck, Batterie 12 V 65 Ah, Drehstromlichtmaschine 500 Watt.

KRAFTÜBERTRAGUNG

Frontmotor, Antrieb auf die Hinterräder, Einscheiben-Trockenkupplung, hydraulisch

betätigt, vollsynchronisiertes Vierganggetriebe mit Lenkradschaltung, Übersetzungen: I. 3,66, II. 2,17, III. 1,41, IV. 1,0, R. 3,74, Achsantrieb 3,88.

FAHRWERK

Selbsttragende Karosserie, vorn Einzelradaufhängung an Querlenkern und Federbeinen, Stabilisator, hinten Starrachse mit Schraubenfedern, Stabilisator, vorn und hinten hydraulische Teleskopstoßdämpfer, Zahnstangenlenkung, hydraulische Fußbremse, vorn Scheiben-, hinten Trommelbremsen, Zweikreisssystem, mechanische Handbremse auf die Hinterräder wirkend, Felgen 5 J x 14, Gürtelreifen 165 SR 14.

ABMESSUNGEN UND GEWICHTE

Radstand 2740 mm, Spur 1420/1330 mm, Außenmaße 4480 x 1690 x 1460 mm, Leer-

gewicht 1160 kg, zulässiges Gesamtgewicht 1640 kg, Zuladung 480 kg, Leistungsgewicht 14,7 kg/PS.

FAHRLEISTUNGEN

(Werksangaben)

Höchstgeschwindigkeit 154 km/h
Beschleunigung 0 bis 100 km/h . . . 15,8 s

PREISE

504 L, viertürig DM 10 195,-
504 L Automatik, viertürig . . . DM 11 395,-
504 L Diesel (56 PS), viertürig DM 12 010,-

Hersteller: Société des Automobiles Peugeot, Sochaux, Frankreich.

Peugeot 504 L

mager ausgelegt, was einerseits den Benzinverbrauch günstig beeinflusst, andererseits aber unbefriedigende Kaltlaufeigenschaften und schlechte Übergänge im unteren Drehzahlbereich zur Folge hat. Daß das Sparmodell ausschließlich mit der Lenkschalldämpfung geliefert wird, kann kaum als Nachteil gewertet werden, denn sie arbeitet sehr exakt und erfordert nur geringe Bedienungskräfte.

Starre Hinterachse

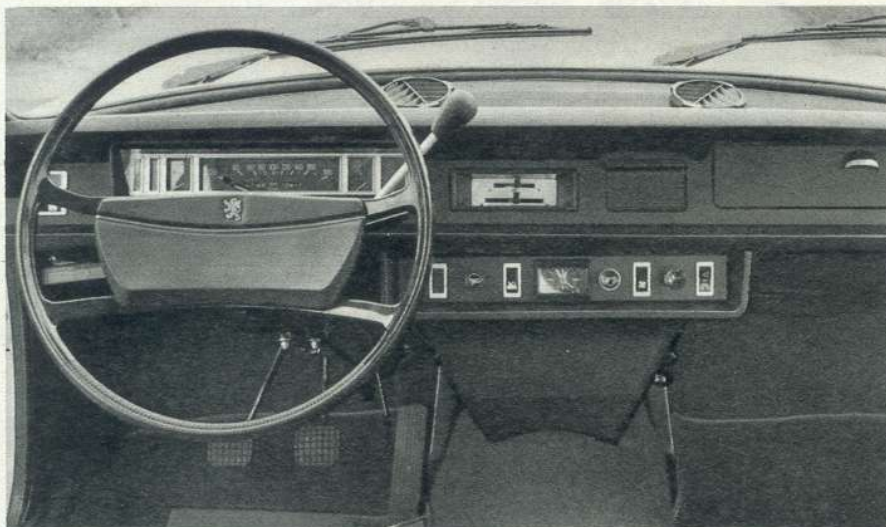
Während der 1,8 Liter-Motor in der Herstellung kaum wesentlich billiger ist als das 2 Liter-Vergaser-Triebwerk, senkt die Verwendung einer simplen Starrachse anstelle der hinteren Einzelradaufhängung die Produktionskosten beträchtlich. Im Gegensatz zu

den Standard-Modellen der 504-Serie, deren Hinterräder einzeln an Schräglenkern und Schraubenfedern aufgehängt sind, wurde die L-Version mit der Starrachs-Konstruktion ausgerüstet, die im Peugeot 404 – von ihm werden heute noch täglich 400 Exemplare gebaut – seit Jahren Dienst tut und die auch in den 504-Modellen argentinischer Produktion zu finden ist. Zwei Längslenker und ein Querstab übernehmen die Führungsaufgaben der mit Schraubenfedern und einem Stabilisator versehenen starren Hinterachse. An der Vorderradaufhängung wurden keine Änderungen vorgenommen: Hier sorgen an stabilen Traversen befestigte Querlenker und Federbeine für die exakte Radführung. Obgleich Starrachs-Konstruktionen generell keine so guten

Voraussetzungen für eine komfortable Fahrwerksabstimmung mitbringen wie einzeln aufgehängte Räder, hat der 504 L auch in diesem Punkt gute Qualitäten zu bieten. Er gleitet zwar nicht ganz so sanft über Bodenunebenheiten aller Art wie seine größeren Brüder, doch teilt die Federung weder bei niedrigen noch bei hohen Geschwindigkeiten unangenehme Stöße aus. Gut bestellt ist es auch um die Bodenhaftung der Hinterräder: Sie neigen selbst auf sehr schlechten Wegen nicht in dem Maße zum Versetzen, wie man es beispielsweise von einigen mit Blattfedern ausgerüsteten Starrachsern gewohnt ist. In den Fahreigenschaften zählt der 504 L zu den unproblematischen Autos, die bei scharfer Kurvenfahrt leicht untersteuern, keine nennenswerten Lastwechselreak-

tionen zeigen und über einen guten Geradeauslauf verfügen. Daß der Franzose trotz guter Fahrwerksqualitäten nicht zu sportlicher Gangart reizt, ist einerseits auf die relativ schwache Motorisierung und den komfortbetonten Charakter des Autos zurückzuführen, andererseits auf die ausgesprochen indirekte Lenkung: Sie arbeitet wohl ausreichend leichtgängig, erfordert aber beim Kurvenfahren oder Rangieren sehr viel Kurbeleid und trägt damit entscheidend zu der schlechten Handlichkeit des Wagens bei. Unterschiede zu den Zweiliter-Modellen ergeben sich auch bei einem Vergleich der Bremsanlagen und Bereifung: Die Sparvariante des 504 ist an der Hinterachse mit Trommelbremsen ausgerüstet, besitzt aber ebenso wie die teureren Modelle außer dem

Trotz der im Peugeot 504 L vorgenommenen Sparmaßnahmen besitzt der französische Mittelklassewagen eine komplette, komfortable Ausstattung. Sein 79 PS leistender 1,8 Liter-Vergasermotor begnügt sich mit Normalbenzin. Durch die Platzansprüche der Starrachse und den höheren Tank geriet der Kofferraum kleiner als in den übrigen 504-Modellen.



Peugeot 504 L

Zweikreisssystem einen Bremskraftregler und -verstärker. Die Reifen schließlich – Gürtelreifen der Dimension 165 SR 14 – sind etwas schmaler ausgefallen.

Einfachere Ausstattung

Äußerlich sieht man dem 504 L nicht sofort an, daß es sich um das billigste Modell dieser Baureihe handelt, denn darauf deutet allein der Verzicht auf die Chromeinfassungen an den Seitenfenstern und die Gummi-Stoßstangenhörner hin. Um so gravierender sind die Änderungen im Innenraum: Der L besitzt ein mit schwarzem Schrumpflack überzogenes Armaturenbrett, das mit einer Kunststoffleiste überdacht ist und anstelle der Rundinstrumente eine längliche Instrumententafel beher-

bergt, in der neben dem Tachometer Anzeigen für Benzinstand, Wassertemperatur und Stromhaushalt sowie einige Warnleuchten installiert sind. Rechts neben den Instrumenten befinden sich die Bedienungselemente für Heizung und Lüftung, der Aschenbecher sowie das schmale, tiefe Handschuhfach. In der Wagenmitte unterhalb des Armaturenbrettes sind neben einer Zeituhr, dem Zigarettenanzünder und dem Choke ziemlich klein ausgefallene Kippschalter für die Warnblinkanlage, das einstufige Frischluftgebläse und den Scheibenwischer (zwei Geschwindigkeiten) untergebracht.

Zu den erfreulichen Dingen gehört zweifellos, daß man auch bei der Sparversion auf wichtige Extras nicht verzichtet hat, denn die Ausstattung ist auch in ihrer vereinfachten

Ausführung komplett: Sie beinhaltet eine ganze Reihe im Alltagsbetrieb sehr nützlicher Details wie beispielsweise die heizbare Heckscheibe, die Mittelarmlehne im Fond, Bodenteppiche, Dreipunkt-Sicherheitsgurte, Rückfahrscheinwerfer und eine Drehstromlichtmaschine. Kopfstützen zählen nicht zur Standard-Ausrüstung, wohl aber die zu ihrem Einbau erforderlichen Halterungen. Die Ausführung der Sitze, die weder an Verstellmöglichkeiten (bis zur Liegeposition) noch an Bequemlichkeit Wünsche offenlassen, unterstreicht, daß die Sparmaßnahmen nicht auf Kosten des Komforts getroffen wurden.

Zu erwähnen ist noch eine Änderung im Gepäckabteil: Bedingt durch den Einbau der platzraubenden Starrachse mußte der neben dem Reserverad untergebrachte 56 Liter-

Tank in der Höhe etwas ausladender geformt werden – er ragt beim 504 L ein Stück in den Kofferraum hinein, wodurch sich dessen Stauvolumen nach Werksangaben von 560 auf 460 Liter reduzierte.

□

Mit einem Anschaffungspreis von DM 10 195,- gehört der Peugeot 504 L – er ist auch mit Automatik (DM 11 395,-) und mit einem 56 PS starken Dieselmotor (DM 12 010,-) lieferbar – zu den preiswertesten Mittelklassewagen auf dem deutschen Markt. Er ist rund 1600 Mark billiger als der stärkere 504 GL (93 PS), und für die in Leistung und Ausstattung vergleichbaren Konkurrenten aus deutschen Firmen muß man ebenfalls mindestens einen Tausender mehr ausgeben – Grund genug, dem 504 L gute Verkaufschancen einzuräumen. W. S.

