

Bei Hauslieferung zuzüglich Zustellgebühr
peugeot504.info

AUTO

ZEITUNG

C 5337 DX
9.3.74
Nr. 6
2.-DM

Auto Zeitung beweist:
**Die Promille-
Röhrchen sind zu
überlisten!**

Für Normal-Benzin:
Test: Peugeot 504 L



Erster Fahrbericht: Die Überraschung aus Wolfsburg

SO GUT IST DER NEUE VW-SCIROCCO

Tankstellen-Krieg:
**Der Kampf
der „Freien“ gegen
die Ölkonzerne**

Der rote Gigant:
**Ein Auto für
700 000 Mark**

Fotos: Wolfgang Drehsen



Breitbandtacho aus früheren Peugeot



Die Starrachse verrät den 504 L



Im Innenraum fehlen nur Kopfstützen



Wie Franzosen sparen

Während andere Automobilhersteller erst im Verlauf der auch jetzt noch nicht ganz überstandenen Absatzkrise auf die veränderte Marktsituation reagieren konnten, hatte Peugeot zur rechten Zeit den richtigen Wagen parat: den 504 L. Mit vereinfachtem Fahrwerk und schwächerem Motor sollte er eine Marktlücke schließen. Auto Zeitung nahm dieses Sparmobil in den Test

Als Peugeot im Herbst 1968 den 504 vorstellte, wurde das neue Flaggschiff des Löwenkopf-Programms von einem modifizierten und auf knapp 1800 ccm aufgebohrten 404-Motor angetrieben. Er leistete damals in der Vergaser-Version 83 PS und als Einspritzer 100 PS. Für den über 1200 kg schweren Wagen war das zwar ein ausreichendes, jedoch keineswegs überragendes Leistungsangebot. Peugeot kam deswegen auch relativ schnell Anfang 1971 den Wünschen der Kundschaft nach stärkeren Motoren nach. Durch eine größere Bohrung wuchs der Hubraum von 1796 auf 1971 ccm, die Leistung stieg beim Vergasermotor auf 93, beim Einspritzer auf 104 PS.

Damit war der 504 zwar standesgemäß motorisiert, für Peugeot tat sich jedoch ein neues Problem auf. Im Modellprogramm klaffte eine kleine, jedoch spürbare Lücke. Zwischen dem Uralt-404 und dem neuen 504 lagen immerhin 400 ccm, 25 PS oder fast 2000 Mark. Diese Lücke soll seit dem Herbst der Peugeot 504 L schließen – ein Zwitter aus 504 und 404 oder, besser gesagt, ein Auto, das wenige Wochen nach seiner Vorstellung aufgrund der Ölkrise und steigender Benzinpreise zu unverhoffter Aktualität gelangte. Auto Zeitung nahm den 504 L in seiner billigsten Version – mit Handschaltung und Benzinmotor – in den Test. Gegen entsprechende Aufpreise wird er außerdem mit Automatik oder mit Dieselmotor geliefert.

Von seinen feineren Brüdern GL und TI unterscheidet sich der 504 L äußerlich nur minimal: An den Fenstern „fehlen“ Chromeinfassungen, an den Stoßstangen die Gummihörner und das bei den teureren Modellen serienmäßige Stahlschiebedach gibt es beim 504 L auch gegen Aufpreis nicht.

Etwas deutlicher fallen die Unterschiede im Innenraum aus. Das Armaturenbrett wurde komplett neu gestaltet und ähnelt – auch in seiner einheitlich schwarzen Farbe – den früheren 204/304-Anlagen. Von ihnen stammt auch der wiederauferstandene Breitbandtacho, der jedoch nicht schlechter abzulesen ist als die Rundinstrumente im GL und TI. Links und rechts vom Tacho gruppieren sich – ebenfalls noch gut im Blickfeld des Fahrers – die Kontrollleuchten und Anzeigen für Licht, Bremsen, Wassertemperatur, Benzinstand und Stromspannung

im Bordnetz. Die Knöpfe und Hebel für Choke, Scheibenwischer, Frischluft, Gebläse, Zigarettenanzünder und Warnblinker sind unterhalb des Armaturenbretts in einer Konsole zusammengefaßt und liegen dort zu dicht und nicht verwechslungssicher beisammen. Die Hebelatur für die Heizung hingegen wurde vereinfacht und dadurch auch leichter zu bedienen. Allerdings läßt sich das Innenraumklima auch weniger präzise einregulieren.

Unverändert blieben hingegen das etwas zu große und zu flach liegende Lenkrad, der Stockhebel an der Lenk-

Pluspunkte

- Trotz vereinfachtem Fahrwerk sicheres Fahrverhalten und ausgezeichnete Komfort
- Motor ist sparsam und mit Normalbenzin zufrieden
- Für den Preis von 10 195 DM gutes Platzangebot und umfangreiche Ausstattung

Minuspunkte

- Die Lenkung arbeitet viel zu indirekt
- Einige Bedienungselemente sind unpraktisch und verwechslungsfähig angeordnet
- Motor unelastisch und träge

säule für Licht, Lichthupe und Scheibenwischer sowie der labberige Blinkerhebel mit der hier völlig falsch platzierten Hupenbedienung. Lob verdient sich jedoch die im 504 L wieder installierte Lenkradschaltung, die mit ihrer Leichtgängigkeit und sauberen Definition der Gangebene der in den teureren Modellen vorhandenen Knüppelschaltung klar überlegen ist. Ansonsten ließ Peugeot den Innenraum des 504 L gegenüber dem GL und TI unverändert. Lediglich die Kopfstützen gibt es erst gegen Aufpreis, die Einsteckvorrichtungen jedoch sind schon vorhanden.

Deutlicher fallen die Unterschiede unter der Motorhaube aus. Denn hier arbeitet nicht das 1971 eingeführte Zweiliter-Triebwerk, sondern der in den Jahren zuvor installierte 1800er Motor. Seine Verdichtung wurde von 8,35 auf 7,5 : 1 noch weiter abgesenkt. Dadurch ergibt sich zwar eine Lei-

stungseinbuße von vier PS (79 statt einst 83), andererseits ist jetzt die Verwendung des billigeren Normalbenzins selbst im Ausland möglich.

Von diesem Motor dürfen im immerhin 1160 kg schweren 504 L natürlich keine Wunderdinge erwartet werden. Zu sportlichen Übungen ist er schon aufgrund seiner Leistungscharakteristik völlig ungeeignet, jedoch sind sie in diesen (tempo-)beschränkten Zeiten ohnehin unerwünscht. Der L-Motor bevorzugt ganz eindeutig die gemäßigte Gangart in mittleren Drehzahlen. Schon beim Normsprint von 0 auf 100 km/h schert er sich wenig um die Werksangabe von 15,8 sec, sondern absolviert ihn lieber in gemächlicheren 17,9 sec. Die ihm vom Hersteller bescheinigte Höchstgeschwindigkeit von 154 km/h übertrifft der 504 L zwar minimal, jedoch nur unter brummendem Protest und nach langem Anlauf. Am angenehmsten sind mit diesem Wagen Reisegeschwindigkeiten um 120 km/h zu absolvieren. Jeder Kilometer darüber hinaus zehrt am Komfort. Die Windgeräusche wachsen hörbar an, der Motor brummt deutlich vor sich hin und weitere Beschleunigungsmanöver verlangen viel Geduld. Dies zeigen auch sehr drastisch die Messungen mit dem Peiseler Rad. Während die Beschleunigung von 100 auf 120 km/h in achtbaren zehn Sekunden absolviert wird, vergehen für die nächsten 20 km/h auf 140 km/h lange währende 22 Sekunden.

Ursache für dieses deutliche Abflauen ist nicht nur das insgesamt bescheidene Leistungsangebot von 79 PS, sondern auch der nicht sonderlich günstige Drehmomentverlauf. Zwar wird das maximale Drehmoment von 14,5 mkp bei niedrigen 2500 U/min erreicht, danach fällt es jedoch relativ steil ab. Bei höheren Drehzahlen geht dem Motor dadurch spürbar der Atem aus. Das ist kein Wunder, denn der einfache Fallstromvergaser beschneidet durch seinen Querschnitt das Ansaugvolumen und damit das Temperament des 1,8-Liter-Motors im oberen Drehzahlbereich.

In puncto Spritverbrauch allerdings braucht der 504-L-Motor den Vergleich mit moderneren Kraftwerken nicht zu scheuen. Bei dem zur Zeit noch gesetzlich verordneten Autobahn-Tempo 100 schleppt er den schweren Wagen mit weniger als

Die Technik des Peugeot 504 L

MOTOR

Motor konstruktion
Wassergekühlter Viertakt-Vierzylinder-Reihenmotor, 45° nach rechts geneigt im Bug des Fahrzeugs eingebaut, Motorblock aus Grauguß, Zylinderkopf aus Leichtmetall, fünffach gelagerte Kurbelwelle, eine seitlich im Block liegende Nockenwelle, Antrieb durch Kette, hängende Ventile, Druckumlaufschmierung mit Ölfilter im Hauptstrom, ein Solex-Fallstromvergaser, mechanische Kraftstoffpumpe, Wasserkühlung mit Pumpe und Thermostat, Kühlerlüfter thermostatisch gesteuert, Kraftstoffbedarf: Normalbenzin

Motordaten	
Bohrung x Hub	84 x 81 mm
Hubraum	1796 ccm
Verdichtung	7,5 : 1
Motorleistung	79 PS (58 kW) bei 5100 U/min
Spezifische Leistung	44,0 PS/Liter
Max. Drehmoment	14,5 mkp (142 Nm) bei 2500 U/min
Motorölinhalt/Kühlwasserinhalt	4,0 l/7,8 l
Ölwechsel/Inspektionsintervalle	5000 km/10 000 km
Batterie	12 V/65 Ah
Lichtmaschine	Drehstrom 500 W

KRAFTÜBERTRAGUNG

Konstruktion
Hydraulisch betätigte Tellerfeder-Kupplung, vollsynchronisiertes Viergang-Schaltgetriebe mit Lenkradschaltung, Antrieb auf die Hinterräder
Achsuntersetzung 3,88 : 1

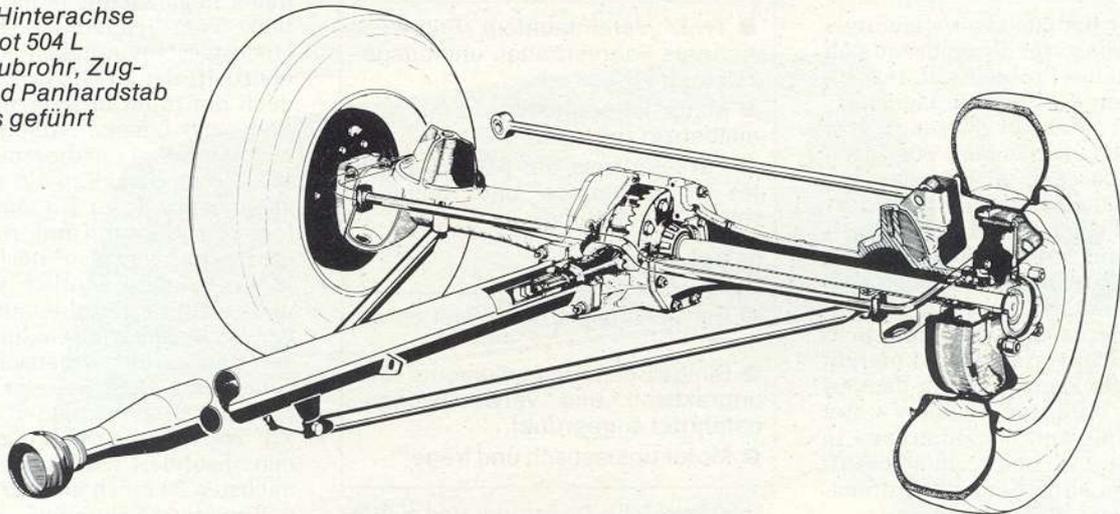
Getriebeübersetzungen:	
1. Gang	3,66 : 1
2. Gang	2,17 : 1
3. Gang	1,41 : 1
4. Gang	1,0 : 1
R-Gang	3,74 : 1

FAHRWERK

Radaufhängung vorne: Einzelrad an McPherson-Federbeinen, unteren Querlenkern und Längsstreben, Querstabilisator, Radaufhängung hinten, Starrachse mit Schraubenfedern, Schubstreben, Panhardstab und Querstabilisator, Teleskopstoßdämpfer. Lenkung: Zahnstangenlenkung mit 4,75 Umdrehungen von Anschlag zu

Anschlag. Bremsanlage: Hydraulisch betätigtes Zweikreis-Bremssystem mit Unterdruck-Bremsservo und Bremskraftregler, vorne Scheiben-, hinten Trommelbremsen. Handbremse mechanisch auf die Hinterräder wirkend. Felgengröße: 5J x 14, Reifengröße: 165 SR 14, im Test Michelin zX, Abrollumfang 1890 mm

Die starre Hinterachse des Peugeot 504 L ist mit Schubrohr, Zugstreben und Panhardstab sehr präzise geführt



KAROSSERIEAUFBAU

Gewichte: Leergewicht effektiv 1150 kg, Vorderachslast 610 kg, Hinterachslast 540 kg, Achslastverteilung: 53/47%, zulässiges Gesamtgewicht 1640 kg, Zuladung 490 kg, Leistungsgewicht leer/beladen 14,6/20,7 kg/PS, zulässige Anhängelast gebremst 1100 kg/ungebremst 580 kg, Testgewicht 1330 kg

Außenabmessungen (in mm): Länge 4480, Breite 1690, Höhe 1460, Radstand 2740, Spurweite vorn 1420, hinten 1330, Wendekreis-Ø 10,90 m. Innenabmessungen: Innenbreite v/h 1430/1390, Innenhöhe v/h 880/870, Sitzbreite v/h 610/1305, Sitztiefe v/h 460/450, Lehnenhöhe v/h 510/580, Pedalabstand zur Fahrersitzlehne min. 770, max. 960, Knieraum hinten min. 200, max. 415.

FAHRLEISTUNGEN

Beschleunigung aus dem Stand auf effektive km/h			
0- 40 km/h	3,8 sec	0- 60 km/h	7,2 sec
0- 80 km/h	11,5 sec	0-100 km/h	17,9 sec
0-120 km/h	27,6 sec	0-140 km/h	49,9 sec
0-400 m	20,6 sec	0-1000 m	38,4 sec

Beschleunigung aus 40 km/h im 4. Gang			
40- 60 km/h	8,0 sec	40- 80 km/h	15,0 sec
40-100 km/h	23,1 sec	40-120 km/h	35,9 sec
400 m aus 40 km/h	21,8 sec	1000 m	40,2 sec
Höchstgeschwindigkeit 155 km/h, dabei Tacho 157 km/h			

VERBRAUCH/PREISE

Test- u. Sparverbrauch	12,4 l/100 km/9,8 l/100 km
Tankinhalt	56 Liter
Reichweite: Test-/Sparverbrauch	ca. 450/545 km

Preis: Peugeot 504 L	10 195,- DM
Automatik-Getriebe	1 200,- DM

HERSTELLER

Société Industrielle et Commerciale des Automobiles Peugeot, Paris 16e, Avenue de la Grande Armée

VERTRIEB

Peugeot Automobile Deutschland GmbH, 66 Saarbrücken, Postfach 537



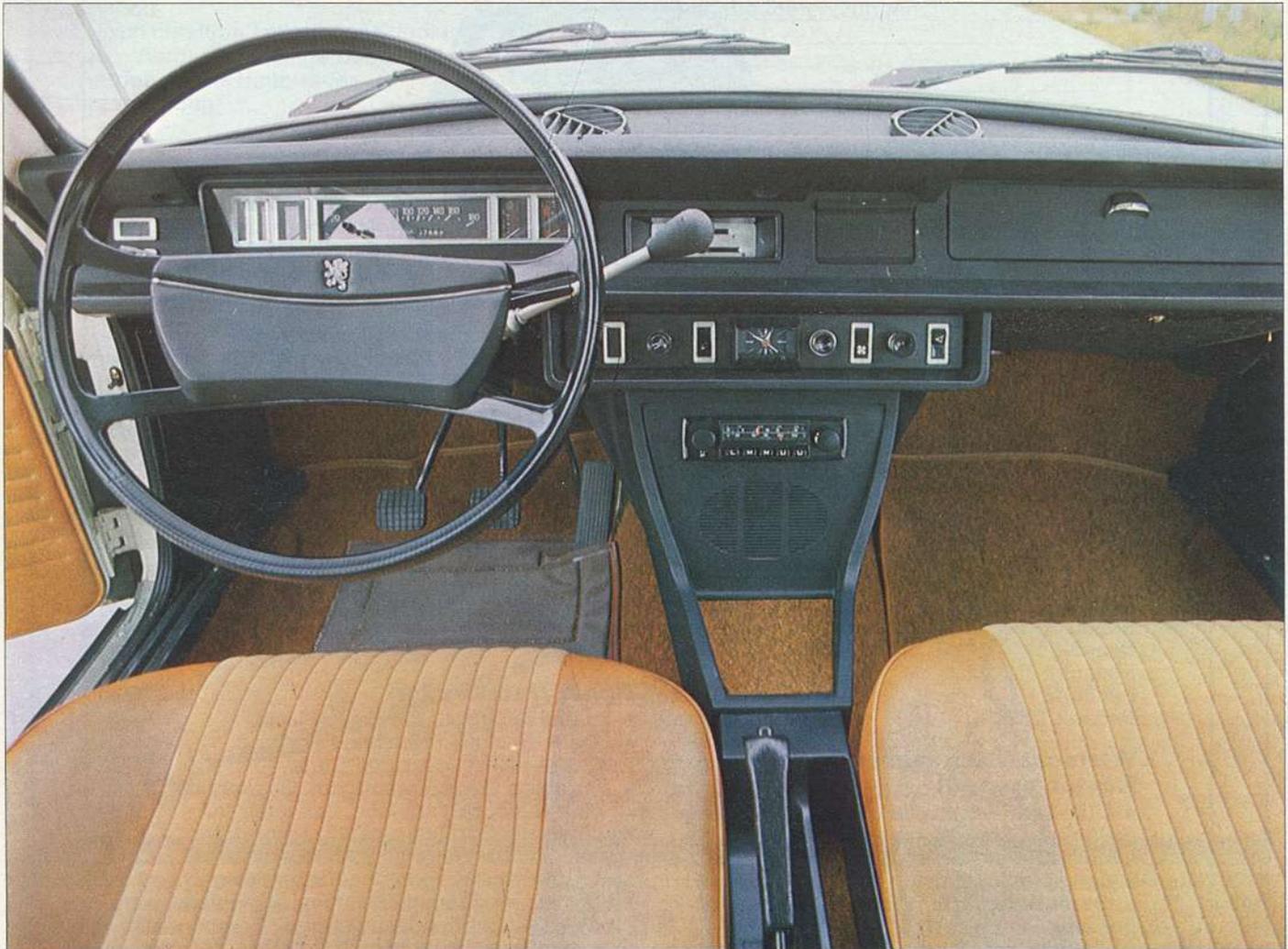
Liegesitze gehören zum 504-L-Standard



Die Starrachse kostete Kofferraumgröße



Auch Rückfahrcheinwerfer serienmäßig



Das Armaturenbrett des 504 L wurde gegenüber den teureren GL und TI neu gestaltet. Die Schaltung liegt wie früher am Lenkrad

Der Peugeot 504 L im Vergleich

	Peugeot 504 L	Peugeot 504 GL	Audi 100	Ford Consul 1700	Opel Rekord 1700
Preis, 4türlich/Gürtelreifen	10 195,-	11 825,-	11 425,-	10 797,-	10 617,50
Hubraum (ccm)	1796	1971	1760	1680	1698
PS bei U/min	79/5100	93/5200	85/5100	65/4800	66/5300
Literleistung (PS/l)	44,0	47,2	48,3	38,7	38,9
Max. Drehmoment (mkp)	14,5/2500	16,3/3000	13,8/3000	12,7/2400	12,0/2550
0-100 km/h (sec)	17,9	15,6	13,5	21,0	20,0
Höchstgeschw. (km/h)	155	158	160	138	143
Verbrauch/Kraftstoff	12,4 N	13,8 S	11,0 N	12,5 N	12,3 N
Leergewicht (kg)	1150	1230	1050	1200	1100

zehn Liter Normalbenzin über 100 Kilometer Fahrstrecke. In unbeschränkten Zeiten pendelt sich der durchschnittliche Verbrauch bei zügiger Fahrweise in Höhe von etwa 12,5 Liter ein. Erst bei permanentem Bleifuß-Fahren steigt der Verbrauch bis knapp vor die 14-Liter-Grenze. Doch derartige Völlerei gehört ja wohl der Vergangenheit an.

Neben dem Motor gibt es noch einen zweiten Punkt, in dem sich der 504 L sehr deutlich von den teureren GL und TI unterscheidet: die Hinterachse. Während die stärkeren Modelle auf der modernen Einzelradaufhängung an Schräglenkern rollen, be-

lich. Dadurch verliert das Gepäckabteil knapp 50 Liter von seinem Volumen. Es bleiben aber immer noch familientaugliche Abmessungen.

Der Peugeot 504 L gehört innerhalb der Kategorie der in letzter Zeit so heftig propagierten Sparautos zweifellos zu den angenehmsten Erscheinungen. Seine nahezu komplette Ausstattung (Gürtelreifen, vier Türen, heizbare Heckscheibe, elektrische Zeituhr, elektrischer Scheibenwischer, Rückfahrscheinwerfer, Teppichboden), das trotz einiger Vereinfachungen sehr angenehme Fahrwerk, die für bescheidene Ansprüche völlig ausreichende Motorisierung sowie das vernünftige Platzangebot zeigen, daß Sparen nichts mit spartanisch zu tun haben muß. **Gernot Röhlig**

Kraftstoff-Empfehlungen

Normalsprit für „Super-Motoren“?

Seit Tempo 100 machen sich einige Autohersteller plötzlich für Normalbenzin stark. Was Umsteigen von Super auf Normal mit sich bringt, sagt dieser Bericht

Wunder geschehen in der Automobiltechnik selten. Aber hin und wieder scheinen sie doch vorzukommen. So verwandelten sich in letzter Zeit, quasi über Nacht, einige Motoren in Normalbenzin-Konsumenten, während sie vorher mit hochoktanigem Super-sprit betrieben werden mußten. Im Zuge von Geschwindigkeitsbegrenzung und Spritverteuerungen empfehlen viele Hersteller augenblicklich die Verwendung von Normaltreibstoff. Und das ohne irgendwelche Änderungen am Motor.

Einige dieser heißen Spartips scheinen nur von Mitschwimmern auf der Sparwelle erdacht zu sein. Sie entbehren der sicheren technischen Grundlage. Deshalb sollte der Autofahrer solchen „Sparmaßnahmen“ sehr kritisch gegenüberstehen.

So können beispielsweise alle BMW 1602, 1802 und 2002 während des Tempolimits bedenkenlos mit Billigsprit gefahren werden. Dies gilt aber nicht für die ti- und tii-Versionen.

Alle anderen Münchener Modelle mit Vergasermotoren kommen in dieser Zeit mit einem Gemisch aus 50 Prozent Super und 50 Prozent Normal aus. Allerdings erfordert diese Umstellung, daß alle Einstellwerte des Motors exakt eingehalten werden. Weiterhin darf der Motor in den einzelnen Gängen nicht hochgedreht

werden. Vielmehr soll der Fahrer sein Auto, so BMW, „lässig beschleunigen“.

Aber auch zu niedrige Drehzahlen soll man meiden, da „eventuell auftretendes Klopfen nicht vorteilhaft ist“. Der jetzt immer noch Zweifelnde wird aber sogleich beruhigt, denn „ein kurzes Klopfen schadet dem Motor nicht“. Seine Motorbehandlung muß der Fahrer allerdings selbst beurteilen können. Denn wer sagt ihm, wo die niedrigen Drehzahlen aufhören und die hohen anfangen?

Was soll er überhaupt unter lässigem Beschleunigen verstehen? Sicher wird mancher BMW-Fahrer sein Auto auch mit 5000 U/min noch „lässig“ auf die gewünschten Geschwindigkeiten bringen.

Warum also diese ganzen technischen und fahrerischen Klimmzüge? Je nach Konstruktion muß ein Motor mit Superbenzin, Super-Normal- oder mit dem preiswerten Normal-Kraftstoff betrieben werden. Die benötigte Benzinqualität richtet sich in erster Linie nach der Gestaltung des Verbrennungsraumes, der Verdichtung und der Zündstellung des Motors. Der jeweilige Kraftstoffbedarf ist somit zunächst konstruktiv bedingt.

In den Betriebsanleitungen wird die Benzinqualität meist in sogenannten Oktanzahlen oder ROZ-Werten angegeben, die unbedingt beachtet werden sollten. Superbenzin hat in der Bundesrepublik 98 bis 99 und Normalbenzin 91 bis 92 Oktan. Ein Gemisch aus halb Super und halb Normal liegt bei etwa 94 bis 95 Oktan. Direkt aus der Zapfpistole strömt es generell aber nur bei BP.

Wird nun ein Motor, der für den Betrieb von hochoktanigem Treibstoff ausgelegt ist, mit Normalbenzin versorgt, kann bei erhöhter Belastung der Verbrennungsprozeß durcheinandergeraten. Es kommt zu explosionsartigen, unkontrollierten Verbrennungen, die Schäden am Kurbeltrieb des Motors zur Folge haben können. Nach außen hin ist dieser Vorgang durch die charakteristischen Klopf- oder Klingelgeräusche hörbar.

Besonders gefährlich ist das sogenannte Hochgeschwindigkeitsklopfen. Es tritt fast nur bei hohen Drehzahlen auf und ist nicht zu hören. Da aber kein Autofahrer die jeweiligen Belastungen seines Motors vorhersehen kann, sollte er mindestens den Treibstoff verwenden, der vom Hersteller empfohlen wird.

Aufgrund dieser technischen Zusammenhänge müssen Hersteller, die die Umstellung von Super- auf Normalkraftstoff als Spartip empfehlen, eigentlich großes Vertrauen in die Selbstbeherrschung ihrer Kunden setzen. Auch wenn die Werke bestimmte Regeln für den Fahrbetrieb aufstellen, kann doch das Verkehrsgeschehen

WELCHER KRAFTSTOFF FÜR

	Fahrzeugtyp
ALFA ROMEO	– alle Typen
AUDI-NSU	Audi 80, 80 L, 100 Audi 80 S, LS, GL, GT Audi 100 LS, GL, Coupé NSU Ro 80
AUTO - BIANCHI	A 112, 112 E Abarth
BLMC	Mini 850/1000 alle anderen Typen
BMW	1602–2002 Touring 520, 525, 2500, 2800, 3.0 S/CS 520 i, 2002 Tii, 3.0 Si/CSi
CHRYSLER-SIMCA	Simca 1100 LS/GLS – 54 PS – alle anderen Typen
CITROËN	– alle Typen
DAF	33, 44, 66 Marathon 1100/1300
DATSUN	Cherry, 1200, 120 y, 140/160 j Cherry Coupé, 180B 160 j SSS, 240 K-GT, 240 Z
FIAT/LANCIA	500 R, 126 – alle anderen Typen
FORD	Escort 44 PS, Taunus 55 PS Consul 1700/65 PS – alle anderen Typen
HONDA	N 600/Civic
MAZDA	– alle Typen
MERCEDES-BENZ	200/85 PS – alle anderen Typen
OPEL	Kadett 52 PS, Ascona/ Manta 68 PS Rekord 66 PS – alle anderen Typen
PEUGEOT	404, 504 L – alle anderen Typen
PORSCHE	911, 911 S Carrera RS 74
RENAULT	Renault 4, 5 L – alle anderen Typen
SAAB	– alle Typen
SKODA	S 100, S 110 S 110 LS/R-Coupé/52 PS
TOYOTA	Corolla, Carina 1600, Celica LT Corona Mark 2 Carina ST, Celica ST/GT
VOLVO	142 E, 144 E, 145 E – alle anderen Typen
VW	Käfer, Passat 1300 412/75 PS, K 70/75 PS – alle anderen Typen
VW-PORSCHE	914 – 1,7/2,0

1) Nur erlaubt nach Zündverstellung 2) Bei schonender Fahrweise während des Tempolimits 3) Werksempfehlung für 126 Normal – Auto Zeitung empfiehlt Super 4) Gemisch ohne Änderungen erlaubt, mindestens 94 ROZ 5) Normalbenzin nur bei Zündverstellung erlaubt, Gemisch ohne