

# hobby

Das Magazin der Technik

E 3757 D

Nr. 23

6. 11. 1974

2,80 DM

Österreich: 22 S

Schweiz: 3,50 Fr.

Italien: 800 L

Niederlande: 3,10 fl

## Van Veen

Motorradsensation  
aus Holland

Alarm:  
Die Grippe kommt

Peugeot 504 L:  
Sparauto  
aus Frankreich



Die spannende  
Serie:

Energie – heute und morgen



Peugeot  
504 L:

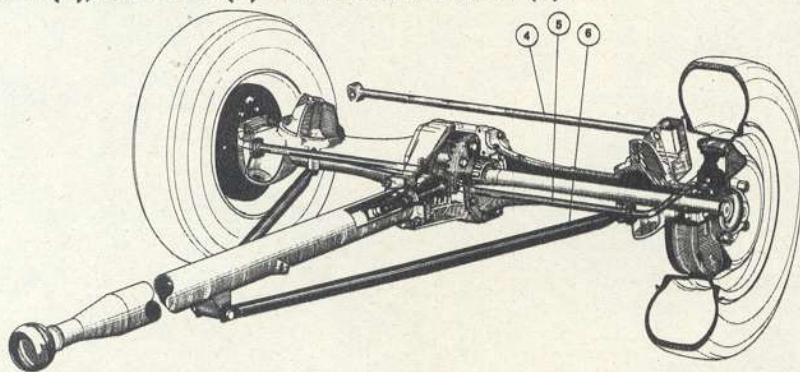
# Der sparsame Zwitter

Als die Preise laufen lernten und Autos der gehobenen Mittelklasse nur schwer abzusetzen waren, griff Peugeot voll in den Baukasten hinein und schuf ein Auto mit 504-Look und 404-Technik, den 504 L.

## Der Peugeot 504 L und seine Konkurrenten

	Peugeot 504 L	Peugeot 504 GL	Chrysler 180	Renault 16 TS	Rekord 1700	Ford Consul 1700	Audi 100 LS
ccm	1796	1971	1812	1565	1698	1699	1760
Verdichtung	7,5	8,35	9,6	8,6	9,8	8,75	8,5
PS	79	93	100	83	83	75	85
Md max.	14	16	15,3	12,2	13,0	13,0	13,8 mkg
Spitze	154	162	168	162	155	150	160 km/h
0-100 km/h	16,5	15,2	12,3	13,8	14,1	17,7	13,5 sec
0-120 km/h	25,4	22,4	17,6	20,4	21,5	28,9	20,3 sec
Reifengröße	165 SR 14	175 HR 14	165 SR 13	155 SR 14	165 SR 14	165 SR 14	165 SR 14
Gewicht	1160	1230	1095	1060	1085	1210	1075 kg
Nutzlast	480	480	425	400	460	400	475 kg
Radstand	274	274	267	271	267	277	268 cm
Länge	448	449	453	424	457	468	460 cm
Breite	169	169	173	163	172	179	173 cm
Höhe	146	146	143	145	142	137	142 cm
DIN-Verbrauch	10,7 N	11,9 S	12,5 S	10,5 S	10,0 S	10,5	9,0 l/100 km
Bremsen	Sch/TR	Sch/Sch	Sch/Sch	Sch/TR	Sch/TR	Sch/TR	Sch/TR
Kofferraum	470	570	400	400	400	380	650 Liter
Steuer	259,-	288,-	259,-	230,-	245,-	245,-	259,- DM
Versicherung	840,-	920,-	920,-	840,-	840,-	780,-	840,- DM
Preis	10 595,-	12 295,-	11 375,-	11 400,-	11 423,-	11 665,-	12 275,- DM

Vor einem Jahrzehnt eine vorbildliche Starrachse mit Stabilisator (4), Drehstab (5) und Dreieckskern (6).



Leißt bei den Franzosen keineswegs soviel wie Luxus, sondern es bezeichnet die Standard-Ausführung, die jedoch nach französischer Manier reichlich komplett ist. Der Preisunterschied zum 504 GL beträgt fast 2000 Mark, doch was noch schwerer wiegt: Der 504 L ist nur 300 Mark teurer als der Uralt-Peugeot 404 GT, der sich in Frankreich wegen seiner Ausgereif-

heit noch immer guter Nachfrage erfreut. Der 504 L kostet 10295 Mark, und das ist in dieser Klasse ein Preisangebot, das man akzeptieren kann.

Das Peugeot-Modell 504 ist so bekannt, daß man es kaum noch extra vorzustellen braucht wie auch den 404. Interessanter ist die Mixtur aus 404 und 504, aus der der Spar-Peugeot 504 L entstanden ist. Die Karosserie ist 504, auch die

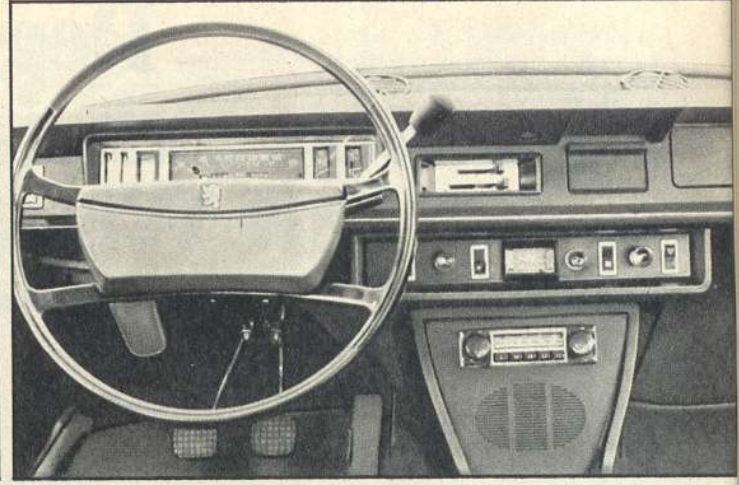
vorderen Federbeine stammen von ihm, doch die Hinterachse zeigt keine Schräglenker, sondern die Starrachse des 404. So sehr wir für Schräglenker und gegen Starrachsen bei Autos mit Motor vorn und Antrieb hinten sind, so ist die 504 L-Mixtur des Fahrwerks immer noch so ausgewogen, daß die Hinterachse lediglich einem etwas kräftigeren Untersteuerungseffekt auslöst und

nur auf besonders welligem Untergrund zum Trampeln neigt. Im Kurvengeschlängel unserer Hausteststrecke im Odenwald machte die hoch übersetzte Lenkung (4,5 Umdrehungen von Anschlag zu Anschlag) mit dem großen Lenkrad mehr Schwierigkeiten als die starre Hinterachse.

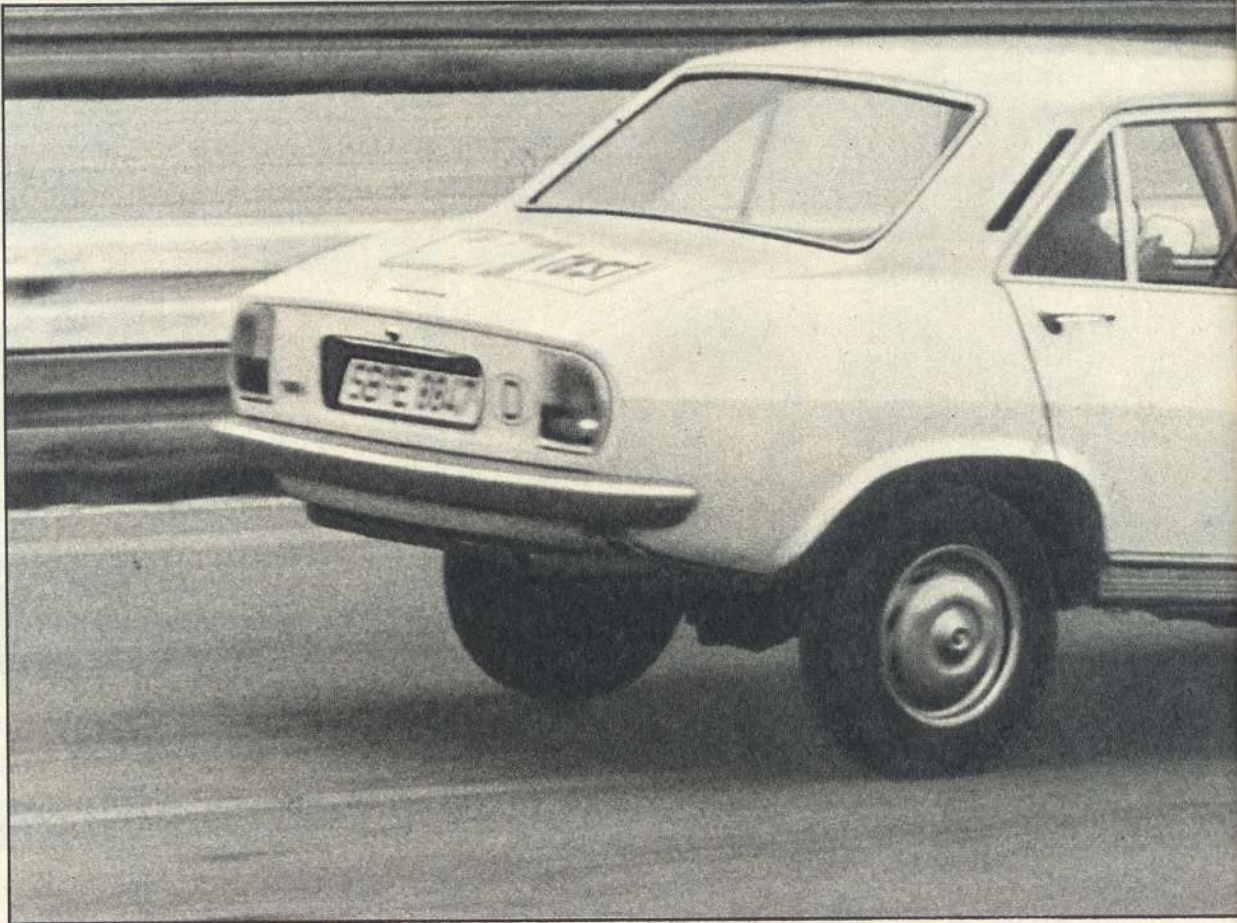
Vom 404 stammt auch der Motor. Durch Hubverlängerung von 73 auf 81 mm wuchs der Hubraum von 1618 auf 1796 ccm und die Leistung von 68 auf 79 PS. Die Mehrleistung wird bei fast gleicher Verdichtung von 7,5:1 aus der Hubraumerweiterung gewonnen und zwar durch die Erhöhung des Drehmoments von 11,7 auf 14 mkg bei 2500 U/min. Bei der niedrigen Verdichtung wird man kaum Kummer mit immer bleifreieren Kraftstoffen haben, selbstverständlich fährt der 504 L mit Normalbenzin. So paßt der 504 L einmal mehr in die heutige Energie-Situation hinein, zumal der Motor keinen großen Benzindurst entwickelt: unser Testverbrauch betrug 11 Liter pro 100 Kilometer. Sieht man das Hauptkriterium für einen modernen Motor in der obenliegenden Nockenwelle, so ist dieser Motor nicht zu diesen Maschinen zu zählen; dennoch ist vom Querstrom-Zylinderkopf bis zum thermostatisch geschalteten Kühlventilator alles vorhanden, was gut und nützlich ist.

Eine exakte Lenkradschaltung muß durchaus kein Minuspunkt sein, an der des 504 L hatten wir nichts auszusetzen, nicht einmal etwas am Breitband-Tacho, weil er funktionell, also gut ablesbar gestaltet ist. Weniger gefallen hat uns das mit 42 cm Durchmesser 'riesige' Lenkrad, das trotz 4,5 Umdrehungen von Anschlag zu Anschlag und seines langen Hebelarms noch erhebliche Armkraft beim Einparken braucht. Hier wäre ein Lenkservo angebracht, aber das würde dem Sparcharakter des 504 L widersprechen. Aber auch für die 'echten' 504-Modelle gibt es kein Servo, und so ist die Kurbelei in den Kurven 'typgebunden' und kein Sparsamkeitsmoment.

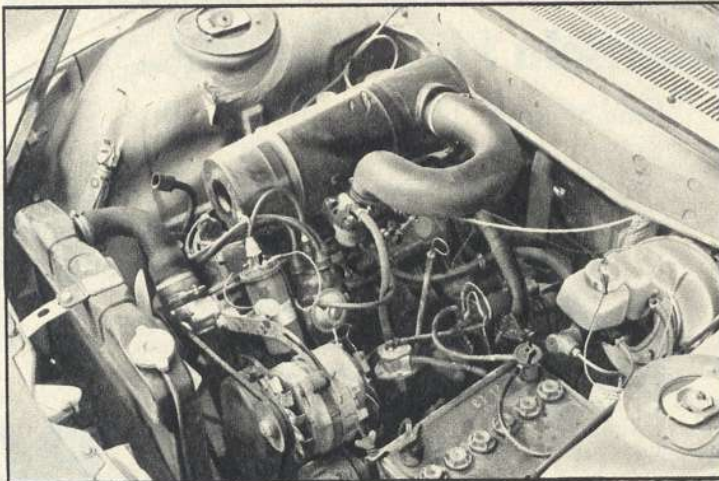
Der 504 L ist ein ausgesprochen geräumiges Auto: Breite und tiefe Liegesitze vorn und bequeme Sitze mit guter Beinfreiheit hinten demonstrieren einen Reisewagen der gehobenen Mittelklasse. Selbst



Üppige Polster in einem Spar-Auto: An Ausstattung ist wenig gespart, es sei denn an den Kopfstützen, deren Steckverbindungen jedoch vorhanden sind. Eingespart wurden die runden Armaturen, doch was wichtig ist, das ist auch da. Lediglich die Zeituhr ist ungünstig platziert. Unschön das große Lenkrad, gut dagegen die Lenkradschaltung. Im großen Foto rechts der 504 L beim Bremsen. Dabei geht er merklich in die Knie.

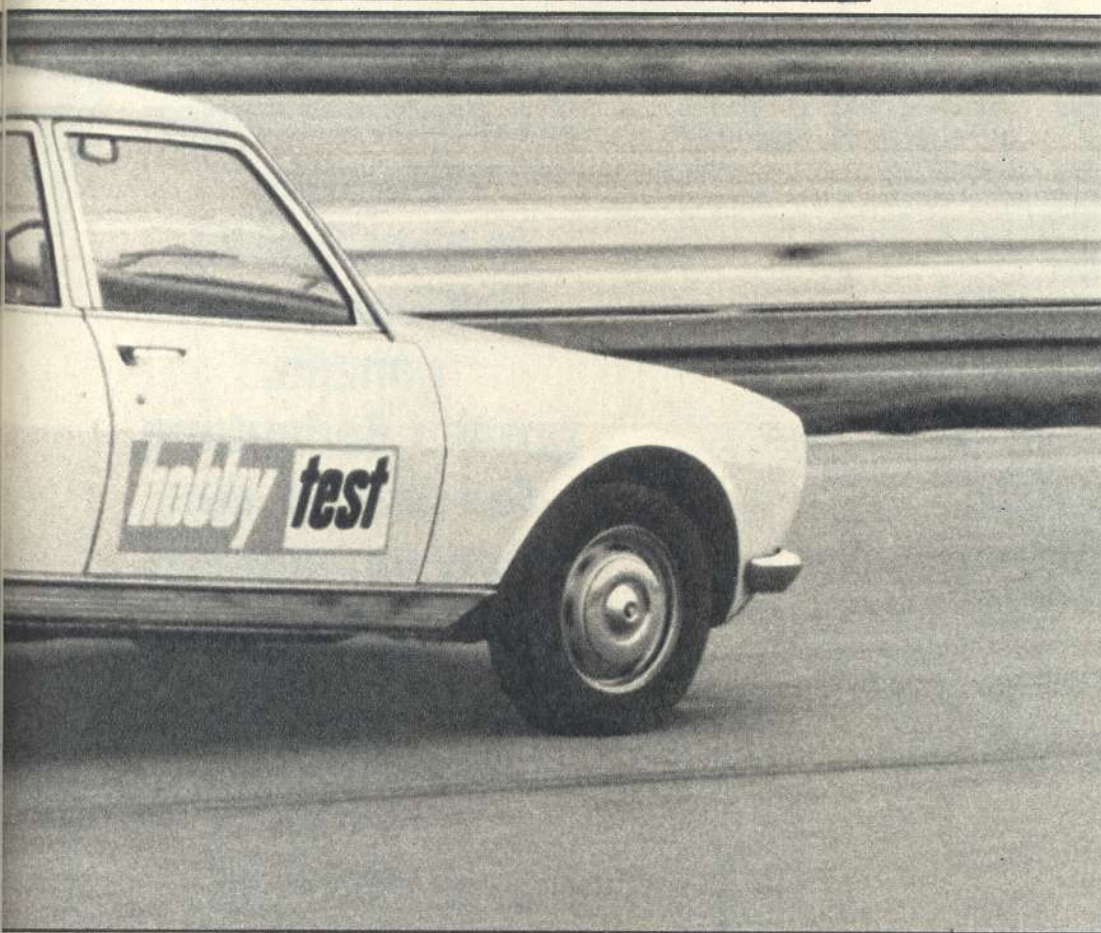


Gut zugänglich ist der 404-Motor im Motorraum. Oberhalb der Radkästen deutlich sichtbar die Verankerungen der Federbeine. Rechts daneben das Heck des 504 L. Eingespart sind an den Stoßfängern die Gummileisten. Dies und das unscheinbare L weisen auf die Sparversion hin.





Die starre Hinterachse verkleinert zwar den Kofferraum, doch ist das Reserverad immer noch unter dem Kofferboden 'im Freien' untergebracht, so daß man beim Radwechsel den Kofferraum nicht auszuräumen braucht.



der Kofferraum ist mit 460 Litern Inhalt relativ geräumig, obwohl der Einbau der Starrachse fast 100 Liter vom Inhalt gekostet hat. Das Reserverad ist – wie bei Peugeot üblich – unter dem Wagenboden installiert. Der Federungskomfort ist gut, wie es sich für ein französisches Auto gehört. Dazu tragen neben der guten Abstimmung der Federung und Dämpfung wie dem langen Radstand auch die gut geformten und gepolsterten Sitze bei.

Gespart wurde gegenüber dem 504 GL auch an den Bremsen: Statt Scheibenbremsen an allen Rädern gibt es

beim 504 L nur Scheibenbremsen vorn und Trommelbremsen hinten. Dieses 'Nur' möchten wir jedoch richtigstellen, denn es gibt viele ausgezeichnete Autos mit Scheibenbremsen vorn und Trommelbremsen hinten, zumal diese Kombination wegen der unterschiedlichen Bremskräfte vorn und hinten logisch ist. Außerdem hat man keine Probleme mit der Handbremse. Die Praxis zeigt auch gute Bremsverzögerungen um 8 m/sec mit geringer Spurabweichung. Ein Bremskraftverstärker ist beim 504 L ebenso vorhanden wie der Bremskraftbegrenzer hinten.

Was die Fahrleistungen angeht, so kann man mit dem 504 L flott mit dem fließenden Verkehr in Stadt, Land und auf der Autobahn mithalten. Zwar ist der 504 GL mit dem 2 Liter-93-PS-Motor kein Sprinter mit 15 Sekunden von 0-100 und 22 Sekunden von 0-120 km/h. Doch an ihm muß man sich in erster Linie orientieren, und so zeigt der 504 L mit 1,5 Sekunden Rückstand bis 100 km/h und 3,4 Sekunden bis 120 km/h seine Minderleistung mehr im sportlichen als im praktischen Sinne. Bei einer Richtgeschwindigkeit von 130 km/h reichen

154 km/h Spitze allemal, denen der 504 GL 162 km/h gegenüberzusetzen hat. Für ein Sparauto spielen diese Differenzen eine untergeordnete Rolle, zumal der L gegenüber dem GL rund 80 Mark an Haftpflicht und 30 Mark an Kfz-Steuer im Jahr einspart und damit auch die Haftpflicht-Prämien-grenze gut ausnutzt. Alle Kosten inbegriffen spart man mit dem 504 L gegenüber dem GL (bei 15000 km Jahresleistung) rund 56 bis 70 Mark im Monat, jedenfalls nach den gängigen Betriebskostenberechnungen.

Nicht nur auf den Autobahnen kann man beobachten, daß heute gegenüber den Gewohnheiten vor einem Jahr ein gemäßigter Fahrstil modern geworden ist. Man verschwendet nicht mehr den kostbaren Saft im Tank. Im 504 L ist man mehr noch als im Sparkäfer König, denn man kann 120 km/h konstant fahren, ehe man das 10 l/100 km-Limit überschreitet, das sich viele Zeitgenossen gesetzt haben. Mit knapp 4000 U/min ist man im 504 L bei 120 km/h noch im kraftstoffsparenden Teillastbereich. Noch deutlicher wird das bei 100 km/h, wo der Verbrauch nur 8,5 l/100 km beträgt. Mehr als 13,0 Liter haben wir mit dem 504 L nie gebraucht, das ist für einen 1160 kg schweren Wagen ein hervorragendsparsames Ergebnis.

Wer also meinen sollte, daß man angesichts der Energiesituation auf Autos der gehobenen Mittelklasse besser verzichten sollte, um mit einem kleineren Auto sich der Zeit besser anzupassen, dem möge der 504 L als Denkanstoß dienen. Unsere Meinung ist jedenfalls die, daß der Peugeot 504 L trotz seiner technischen Abmagerung sehr gut in die heutige Situation hineinpaßt. Das Auto ist seinen Preis wert, reell wie angesichts der märchenhaft gestiegenen Autopreise. Er ist sparsam, sparsam auch mit Normalbenzin, was ja eigentlich nur in Ausnahmefällen zutrifft. Der Peugeot 504 L ist ein großes und bequemes Auto mit gutem Prestige-wert, Vorzüge, die in unseren Breiten jedoch nicht bekannt genug sind, um den Peugeot 504 L zu einem Verkaufsschlager zu machen.

Text: Heinz Kranz  
Foto: Bernhard Wagner  
Skizze: Peugeot