

# mot auto-journal

Australien a \$ -.80, Belgien bfr 29.-, Dänemark dkr 4.50, Finnland fmk 3.-, Frankreich FF 3.30, Griechenland Dr 25.-, Island lkr 70.-, Italien Lit 450, Jugoslawien Din 11.-, Kanada can \$ -.80, Korsika FF 4.50, Luxemburg lfr 29.-, Niederlande hfl 2.10, Norwegen nkr 4.50 (inkl. moms.), Österreich öS 14.- (inkl. MwSt.), Portugal Esc 18.50, Spanien Plas 50.-, Schweden skr 3.75 (inkl. moms.), Schweiz sfr 2.20, Südafrika Rd -.70, Tunesien Din -.45, Türkei TL 10.-, USA US \$ -.80. Printed in Germany

vereinigt mit motor-Rundschau + kritik

**Autokauf: Preise stürzen**  
**Was Inspektionen kosten**  
**Werkstatt und Kostenvoranschläg**

## GANZ NEU



Ein **VW**  
Targa  
von  
Klein und sportlich



**Dauertestvergleich**  
**2 x 40 000 km**  
**VW Passat kontra Audi 80**

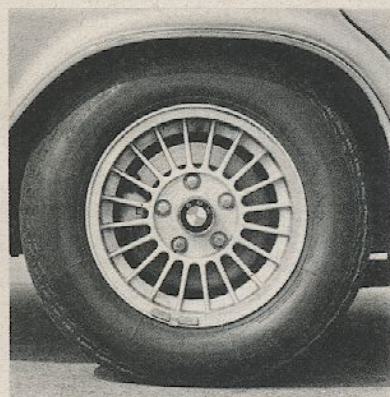
**Test Peugeot 504**





### Test Peugeot 504 L

Das Verhältnis Größe – Leistung – Preis – Betriebskosten macht den Peugeot 504 L gerade jetzt besonders interessant. Mit diesen Faktoren und den Modellunterschieden befassen wir uns ausführlich im Test ab Seite 22.



**Händler  
lassen  
mit sich  
handeln!**  
Seite 10

### Kaufberatung Leichtmetallräder

Nicht jedes Leichtmetallrad darf montiert werden – auch wenn die Größe stimmt. Der TÜV fahndet nach Modellen ohne ABE oder TÜV-Gutachten. Der aktuelle Zulassungsstand ab Seite 40.



### Testvergleich Honda Civic/Datsun Cherry Combi

Mit dem technisch gelungenen Civic versucht Honda einen neuen Start auf dem deutschen Markt. Welche Chancen hat er gegenüber dem Konkurrenten Datsun Cherry Combi? Ab Seite 36 ist nachzulesen, was diese Japaner bieten.

## TESTS

Peugeot 504 L	22
Datsun Cherry Combi und Honda Civic	36

## DAUERTEST

40 000 km VW Passat kontra Audi 80	28
------------------------------------	----

## NEUHEIT

VW-Projekt: Golf-Targa	8
------------------------	---

## MARKTBERICHT

Leichtmetallräder	40
-------------------	----

## AKTUELL

Autokauf: Preise stürzen	10
--------------------------	----

## SERIE

Fahrpraxis: Schleuderschule mit Paul Frère (letzte Folge)	44
---	----

## ALLGEMEIN

mot-Interview mit Albert Englebert, Uniroyal-Gruppe Europa	6
Werkstatt: Kostenvoranschläge	16
Neue Inspektionskosten	18
Autoreisezüge im Winter	26
Zubehör: Rückspiegel	34
Analyse eines Unfalls: Aschermittwoch	42
G. Kleemann: Wie man Eisenbahn fährt	45
Fehlersuche bei der Automatik	46
Technik: Gleichdruckvergaser	50

## RUBRIKEN

motorama – Neuheiten, Notizen und Informationen	13
Leserbriefe	53
Rat und Hilfe	54
Die Letzte Seite	58
Titelfotos: U. Schwab (2)	



# Neue Mitte

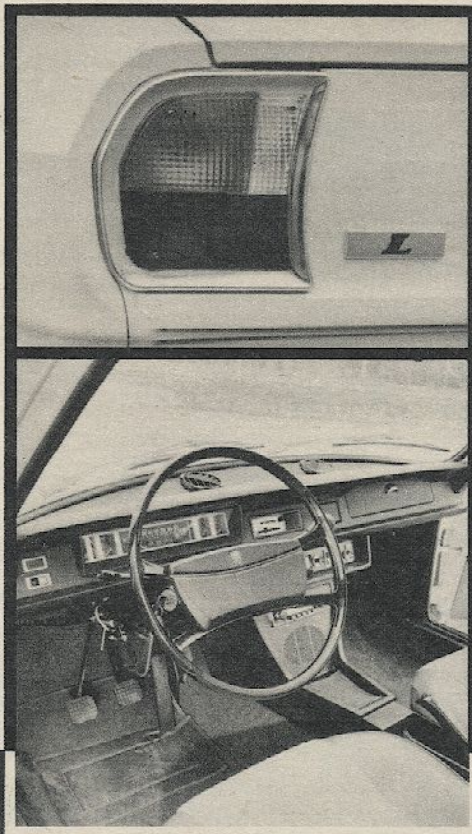
## Pluspunkte

- Bemerkenswert niedriger Preis
- Konstruktion ausgereift
- Raum und Komfort überdurchschnittlich
- Ausstattung volles Mittelklasseniveau
- Fahreigenschaften zuverlässig
- Motor elastisch und sparsam, Normalkraftstoff
- Lenkradschaltung präzise und leichtgängig

## Minuspunkte

- Hinterachse weniger fortschrittlich als bei 504 GL und TI
- Innengeräuschkämpfung mangelhaft
- Windgeräusche sehr stark
- Gepäckraum im Konkurrenzvergleich knapp
- Kein Schiebedach lieferbar
- Heckabschluß nicht im Blick
- Lenkung äußerst indirekt

Sichtbare Änderungen sind bei Peugeot selten, unauffällig wird in aller Ruhe weiterentwickelt (Kehrseite ist eine gewisse Starrheit gegenüber Detailkritik). Und wenn geändert wird, dann meist mit In-



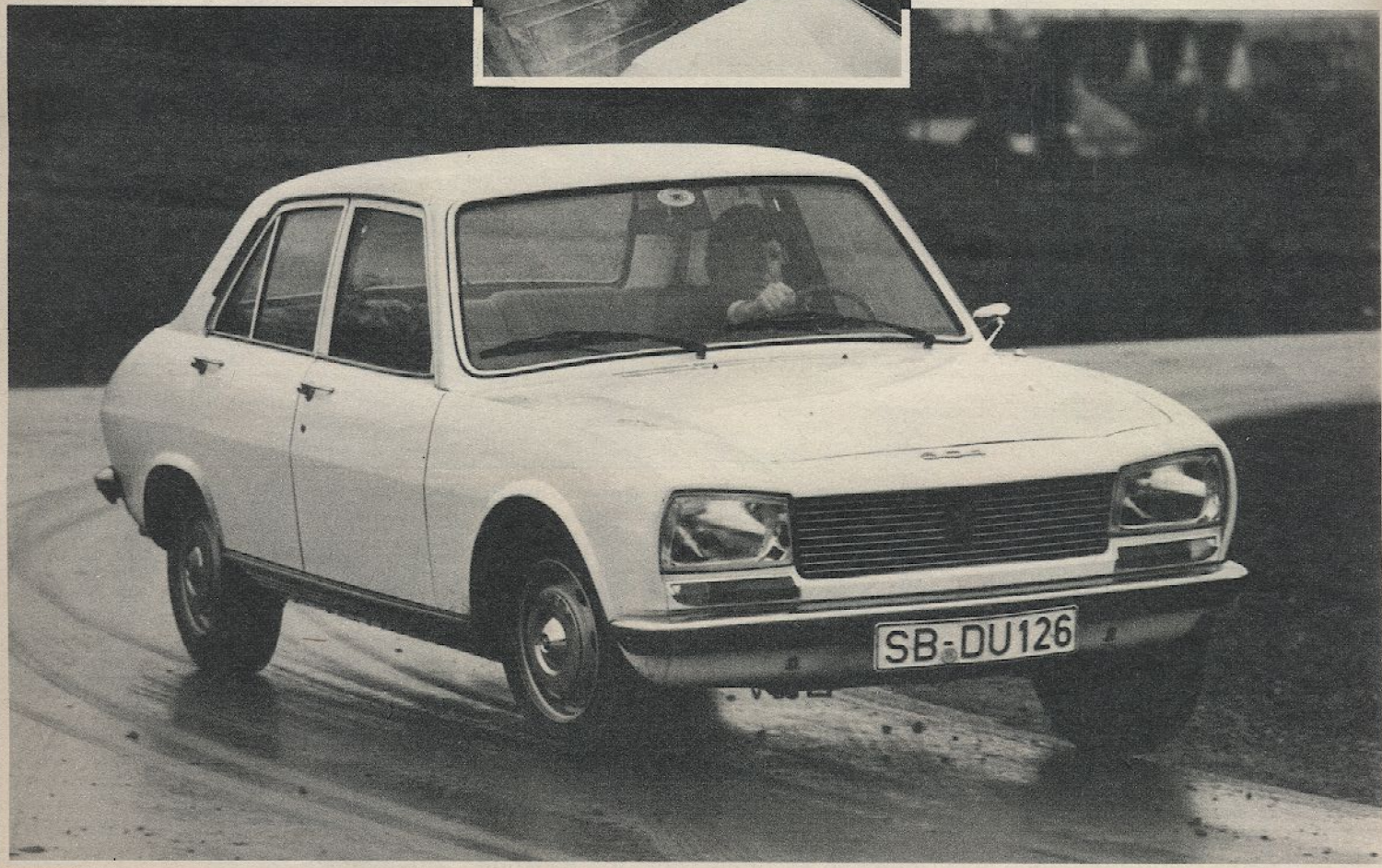
stinkt im rechten Augenblick. So entstand der 504 L aus dem Baukasten vorhandener Technik als aktueller Geldsparer und genau zur rechten Zeit – kurz vor der Krise – als Benzinsparer.

Doch wer ihn kaufen will, mußte Anfang 1974 6–8 Wochen warten. Da nimmt dann mancher Interessent doch ein anderes Auto, denn Geld und Benzin kann man in dieser Klasse nicht nur mit dem Peugeot 504 L sparen.

## Der Baukasten

Der Peugeot 504 wird seit September 1968 gebaut. Technisch war er der von Grund auf neukonstruierte Nachfolger des 404 von 1960, der aber heute noch gebaut wird und angeblich auch durch den 504 L nicht abgelöst werden soll.

Der nach vierzehn Jahren immer noch markante 404 ist bei uns kaum mehr gefragt, aber in Frankreich hat er seine Stammkunden, und Peugeot tat 1971 noch etwas für ihn: Der 504 wurde von 1,8 auf 2 Liter vergrößert, mehr Klassenabstand zum 1,6 Liter-404 – und fast 2000 DM Preisdifferenz sind auch ein beträchtlicher Sprung.





In diese Lücke kombinierte Peugeot nun im vorigen Jahr den 504 L hinein, mit dem vollwertigen Erscheinungsbild des 504 nebst dessen hauptsächlichlichen Fortschritten gegenüber dem 404.

Bei den kleinen Typen benutzt Peugeot die Front des 504 zur optischen Aufwertung — beim 304 gegenüber dem 204, beim 104 Coupé (ab Herbst auf dem deutschen Markt zu erwarten) gegenüber der Limousine. Beim 504 L besagt die Typbezeichnung richtig, daß er kein stilistisch verkappter 404 ist, und der Buchstabe L ist keine arglistige Täuschung, denn „lu-xe“ bezeichnet in Frankreich auch bei Renault und Simca eine Normalausstattung gegenüber kargen (auch dort fast nur noch bei Lieferwagen üblichen) Standardmodellen.

Der Peugeot 504 L hat vom eigentlichen 504, der 504 GL heißt (Steigerung: GL Super Luxe),

- die Karosserie (Viertürer),
- die Vorderradführung (Federbeine),
- die Motoranlage,
- wesentliche Teile der Innenausstattung (Rücksitz, Seitenverkleidungen, Innengriffe und Armlehnen, Bodenteppich).

Er unterscheidet sich durch

- Starrachse hinten mit Trommelbremsen statt Einzelradführung mit Scheibenbremsen (entsprechend 404 und 504 Break/Familiale),
- 1,8 statt 2 Liter Hubraum (wie 504 bis 1971, jedoch für Normalkraftstoff),
- vereinfachte Armaturen (u. a. Tachometer wie in früherer 304-Ausführung),
- Lenkrad- statt Mittelschaltung,
- keine Stoßstangenhörner,
- kein Schiebedach lieferbar,
- Kopfstützen nur gegen Aufpreis,
- Diesel-Version mit weniger PS als 504 GL Diesel.

Preislich präsentiert sich der 504 L als echter Lückenfüller zum Vergleich mit den Peugeot-Modellen, zwischen denen er liegt (Preise einschließlich 150 DM obligatorischer Vorfracht) D = Diesel, A = Automatik):

304 GL	(1288 ccm, 65 PS)	8 940 DM
304 S	(1288 ccm, 75 PS)	9 670 DM
404	(1618 ccm, 68 PS)	10 040 DM
404 D	(1948 ccm, 57 PS)	11 790 DM
504 L	(1790 ccm, 79 PS)	10 345 DM
504 L/A	(1790 ccm, 79 PS)	11 545 DM
504 L/D	(1948 ccm, 56 PS)	12 160 DM
504 GL	(1971 ccm, 93 PS)	13 000 DM
504 GL/A	(1971 ccm, 93 PS)	13 175 DM
504 D	(2112 ccm, 65 PS)	13 790 DM

Weitere Ausführungen der 504-Limousine reichen bis zum 504 TI Super Luxe mit Automatik (104 PS) für 15 500 DM.

Man kauft sich mit dem 504 L also billig ein Mittelklassemodell, das Äußeres, Raum und wesentliche technische Merkmale mit den teuersten Peugeot-Modellen gemeinsam hat — und immerhin steht der 504 im Ruf eines französischen Mercedes, was als Schlagwort allerdings auf historische Urzeiten zurückgeht.

Fragen zum 504 L: Fehlen bei der Ausstattung wichtige Bestandteile? Wirkt sich die Starrachse fahrtechnisch nachteilig

aus? Was bietet die Maschine in Leistung und Wirtschaftlichkeit?

### Ausstattung mager?

Keinesfalls! Es gibt gute Gründe, runde Skalen vor allem fürs Tachometer zu schätzen, aber beim 504 L liegt die breite Flachskala nicht so tief versenkt wie beim 304, bei dem sie kritisiert wurde, und die weitgefächerte Geschwindigkeitsanzeige ist deutlicher als bei den allzu fein gezeichneten Rundskalen des 504 GL und TI. Die zugeordneten Nebenanzeigen (Kraftstoffuhr, Voltmeter, fürs übrige Anzeigeleuchten, dabei bemerkenswerterweise Kontrolleuchte fürs Zweikreis-Bremssystem) hat man klar im Blick, Tageskilometerzähler ist vorhanden, die Zeituhr unter Armaturenbrettmittelpunkt ist klein, aber für Fahrer und Beifahrer zu sehen. Die elektrischen Schalter sind unverwechselbar beiderseits der Zeituhr gruppiert, die Schiebehebel für Heizung und Lüftung gut im Griff, auch für Fahrer mit Gurt, ebenso der Aschenbecher; Scheibenwischer und Heizungs-/Lüftungsgebläse sind zweistufig. Rechts ein flacher Handschuhkasten, Radioeinbau in Konsole auf dem Mittelunnel. Bei 504 GL und TI sind Luftstromregulierung und seitliche Düsen der Lüftung wie auch der Ablagekasten auf dem Mittelunnel durchaus Vorteile, aber funktionell ist der 504 L voll zufriedenstellend.

Im übrigen hat er bis auf die Vordersitze die gleiche Innenausstattung wie die gehobenen Modelle, so Armlehnen vorn und hinten mit Schräghandgriffen vorn, Mittelarmlehne hinten, auch das Lenkrad mit breiter Prallplatte. Man hat nicht das Gefühl ein Sparmodell zu fahren; z. B. hat die linke Sonnenblende eine Kartentasche, die rechte einen Spiegel.

Die Vordersitze haben nicht, wie bei GL und TI, die eingefügten Kopfstützen; in der Sitzlehne sind jedoch Führungen für nachträglichen Einbau vorhanden. Die 504 L-Kopfstützen werden künftig gegen Aufpreis lieferbar sein, gesehen haben wir sie bis Testschluß noch nicht. Sie sollen der US-Exportausführung des 404 entsprechen, ähnlich dem 304 S, aber nicht so groß. Der Preis konnte uns noch nicht genannt werden, ebenso noch nicht der für die Halogen-Scheinwerfer (H4), deren Lieferung für später vorgesehen ist. Rückfahrleuchten sind serienmäßig, die Scheinwerfer je nach Heckbelastung von Hand (Kipphebel unter der Haube) verstellbar.

Die Lenkradschaltung ist vom 404 und von der anfänglichen 504-Ausführung bekannt, unter ihresgleichen die beste: Absolut präzise, durch relativ lange Schaltwege äußerst leichtgängig und so angelegt, daß man beim Schalten das Lenkrad kaum oder gar nicht loszulassen braucht, während wir mit der Mittelschaltung des 504 GL und TI im Konkurrenzvergleich nicht ganz so zufrieden sind.

Die Peugeot-Getriebeautomatik (Fabrikat ZF) mit Wandler und drei Gangstufen ist ausgereift und arbeitet einwandfrei. Im 504 L haben wir sie noch nicht erprobt. Der Zweiliter-Motor des 504 GL bietet mehr Kraftreserve für das Zusammenwir-

ken mit Automatik, aber zu knapp ist dies beim 504 L keinesfalls, zumal der Motor auf gesunde Elastizität angelegt ist und auch mit Schaltgetriebe kein unbedingt schaltfreudiges Bedienen verlangt. Bedauerlich, daß man den 504 L auch nicht gegen Aufpreis mit dem Stahlschiebedach bekommen kann, das bei GL und TI im Preis enthalten ist. Daß der 504 L innen erheblich geräuschvoller ist als GL und TI, ergibt sich teils durch das nicht durchbrochene Dach, das eine Resonanzfläche bildet, teils durch Körperschall vom Schubrohr der Starrachse und vom Auspuff. Auch die teuren Versionen sind in ihrer Klasse schon nicht leise — ein allgemeiner Mangel französischer Wagen gegenüber der deutschen Konkurrenz, wozu beim 504 auch noch beträchtliche Windgeräusche kommen.

Die Heizung ist nicht die klassenbeste, aber ausreichend, die Lüftung bei geschlossenen Fenstern einwandfrei (Heckraumlüftung vorhanden). Heizbare Heckscheibe auch beim 504 L serienmäßig.

Bei Innenklinen und Verriegelung der Türen (Stifte wie üblich) hat Peugeot die Eigenbrötlei vermieden, die beim 204/304 so ärgerlich ist.

Die Karosserie ist mit knapp 4,5 m Wagenlänge kompakt, durch abfallende Gürtellinie und flache Seiten sehr gut übersichtlich beim Rangieren. Das Rückfenster setzt nicht so hoch an wie bei amerikanischen Beeinflußten Formen, nur hat man durch die abfallende Gepäckraumhaube den Heckabschluß nicht im Blick. Der Innenraum bietet in Länge wie Breite bequeme Reisewagenmaße, auch Vorder-sitzbreite, Lehnenhöhe und Ausformung der Sitzfläche sind lobenswert, die Lehnen bis Liegeposition verstellbar.

Durch das relativ große und recht flach liegende Lenkrad kann man bei Vergleichen keinen Augenblick im Zweifel sein, daß man in einem Peugeot sitzt, und die Lenkuntersetzung ergibt viel Kurbelei: Man muß das Lenkrad reichlich drehen, bis der Wagen reagiert. Die Kurssicherheit der Geradeausführung ist einwandfrei, doch je mehr sich die Straße schlängelt, desto mehr wünscht man sich eine direktere Lenkung und ein kleineres Lenkrad. Peugeot hat hier felsenfeste Auffassungen. Und tatsächlich ist diese Lenkung alles andere als nervös — gedacht für zügiges Fahren ohne jeden Anflug von Sportlichkeit.

### Genug Hubraum?

Der 1,8 Liter-Motor wirkt gegenüber seiner früheren Superkraftstoff-Ausführung und noch mehr gegenüber dem Zweilitermotor des GL behäbig, ist aber nicht träge: Bei vollem Beschleunigen braucht er für 0–100 km/h nur ca. zwei Sekunden länger als der Superkraftstoff-Zweiliter, womit er den vergleichbaren Opel Rekord mit 1,7 Liter/66 PS-Normalkraftstoffmotor etwas übertrifft und dem Rekord 1700 S (75 PS) nur wenig nachhängt — von 0 auf 100 km/h beschleunigt der 504 L in 16,5 sec. Auch die Spitze ist mit sicheren 150 km/h respektabel — fast dem Rekord 1700 S



entsprechend. Dabei ist der Peugeot um ca. 20 kg schwerer als der Opel (und der 504 L wegen der Starrachse um 40 kg leichter als der 504 GL).

Die unverkennbare Leistungsdifferenz kann man angesichts der Einsparung am Kraftstoffpreis und Verbrauch (ca. 1 Liter/100 km) verschmerzen. Auf der Autobahn muß man allerdings den Gashebel an Steigungen tiefer treten. Wer es ungeduldig tut, wird auch schon bei Tempo 100 auf den gleichen Verbrauch kommen wie beim GL; noch mehr gilt das für höhere Geschwindigkeiten.

Die Diesel-Version entspricht maschinell dem 404 D; der Leistungsunterschied von 1 PS ergibt sich nur aus der Typprüfung, Drehzahl und Drehmoment sind völlig gleich. Es ist eine gute, im 404 D recht rau laufende Maschine; im 504 L haben wir sie noch nicht erprobt. Der 504 GL Diesel ist stärker durch mehr Hubraum (2,2 statt 2 Liter) und höhere Verdichtung.

## Starrachse trampelig?

Peugeot hat schon beim 404 ein vielgerühmtes Vorbild für saubere Fahreigenschaften geliefert. Die hintere Einzelradfederung des GL und TI ist von spürbarem Vorteil in Kurven mit welliger oder schlechter Fahrbahn, wo die Bodenhaftung der Starrachse deutlich eher an ihre Grenzen



kommt. (Federung und Stoßdämpfer haben es schwerer, das Achsgewicht zu bewältigen.) Aber im Konkurrenzvergleich ist die Peugeot-Achse auch beim 504 L eine der besten, zumal der Wagen mit langem Radstand und breiter Spur eine sehr ausgewogene Konstruktion ist; Gürtelreifen serienmäßig. Der Federungskomfort ist ebenfalls befriedigend, die Schluckfähigkeit für grobe Stöße sehr gut, das Anfedern auf geringere nicht das beste. Daß der 504 L hinten Trommelbremsen hat, ist ihm nicht als besonderer Minuspunkt gegenüber 504 GL und TI anzurechnen; Funktion einwandfrei.

Die Starrachse bringt eher einen Minuspunkt, an den man zunächst nicht denkt: sie braucht mehr Raum unter dem Heck, so daß sich unter der abfallenden Haube etwa 13 Prozent weniger Gepäckraum ergeben, 470 statt der 490 Liter bei GL und TI, die auch schon etwas weniger bieten als die deutschen Klassenkonkurrenten. Demgegenüber muß man sich allerdings klarmachen, daß der Peugeot 504 L nicht mehr kostet als kleinere deutsche Wagen, wenn man sie mit Extras auf entsprechende Ausstattung bringt.

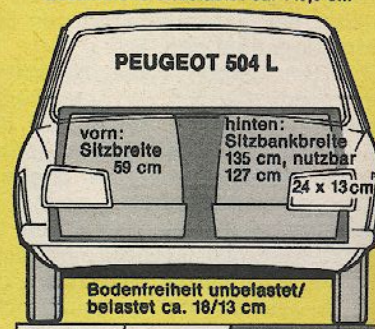
Daß die Karosseriestruktur sehr kräftig und dabei auf übliche Sicherheitsvorsorgen angelegt ist, bedarf für diese Klasse nur einer Randbemerkung.

Die Verarbeitung ist nicht besonders liebevoll im Detail, aber in allen wesentlichen Punkten präzise; lobenswert beispielsweise das Schließen der Türen. Im Charakter ist der Peugeot 504 L ein solider Mittelklassewagen für lange Betriebszeit – wichtig auch deshalb, weil er hierzulande als Gebrauchtwagen im Schatten der deutschen Konkurrenz steht.

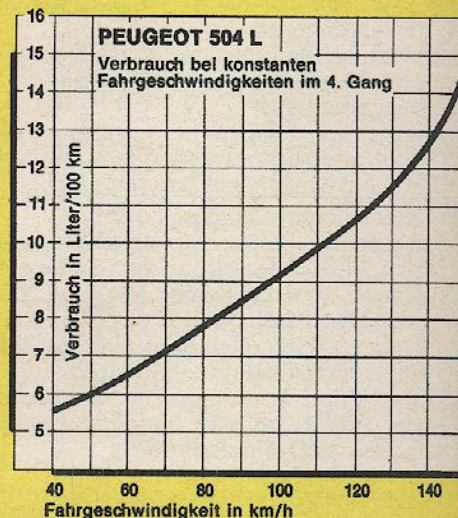
## mot-Gesamturteil

Der Peugeot 504 L bietet den Komfort des gehobenen Mittelklassewagens für einen äußerst günstigen Preis und mit zeitgemäßen Wirtschaftlichkeitspluspunkten.

Gesamthöhe unbelastet ca. 146,5 cm



Ellenbogenbreite vorn/hinten 143/140 cm  
Gesamtbreite 169,5 cm  
Spurweite vorn/hinten 142,0/133,0 cm



## Technische Daten

**Motor:** Wassergekühlter Vierzylinder, um 45° nach rechts geneigt, Ventiltrieb mit Stoßstangen und Kipphebeln. Steuerhubraum 1783 ccm, Bohrung x Hub 84 x 81 mm, Verdichtung 7,5, Kraftstoff ROZ 90, Vergaser Solex 34 PBICA 9, 5 Kurbelwellenlager, Kühlwasser 7,8 Liter, Öl-inhalt 4 Liter, Lichtmaschine Drehstrom 12 V/500 Watt, Batterie 12 V/45 Ah, Zündkerzen AC 44 XL, Marchal 35 HS oder Champion N 9 Y.

Abweichungen 504 L Diesel: Motor um 20° nach rechts geneigt, Steuerhubraum 1932 ccm, Bohrung x Hub 88 x 80 mm, 50 PS (37 kW) bei 4500/min, max. Drehm. 10,8 mkg (106 Nm) bei 2150/min, Verdichtung 21,8, Kühlwasser 10 Liter.

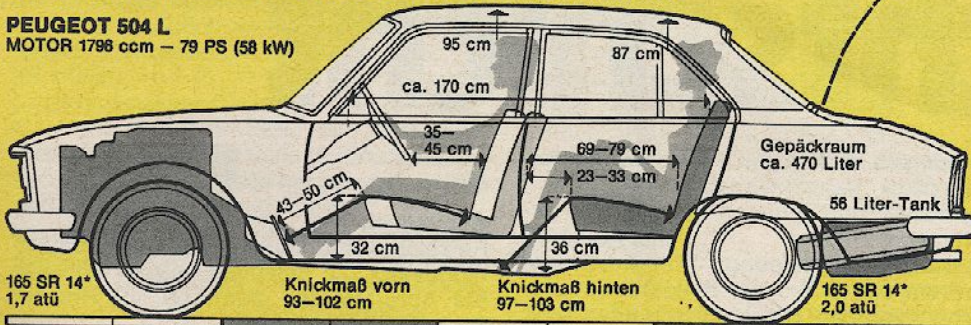
**Getriebeuntersetzungen:** 3,66/2,17/1,41/R 3,74. Automatik 2,56/1,52/1,0/R 2,0. Hinterachse 3,888.

**Fahrwerk:** Vorn Federbeine mit unteren Querlenkern, hinten Starrachse mit langem Schubrohr, Zugstreben und Panhardstab, Schraubenfedern, vorn und hinten Stabilisator. Zahnstangenlenkung (22,2), Zweikreisbremse (Teilung vorn/hinten) vorn Scheiben, hinten Trommeln. Bremskraftverstärker, hinten Bremskraftregler. Handbremshebel zwischen den Vordersitzen.

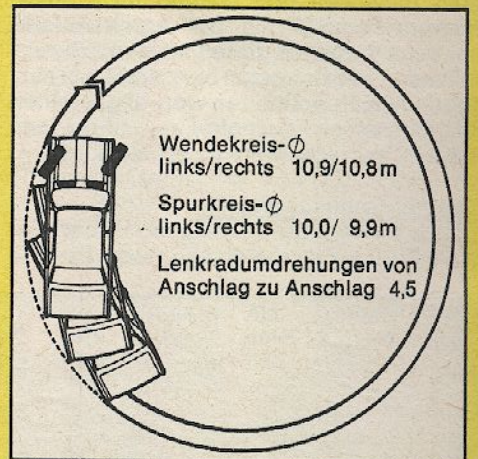
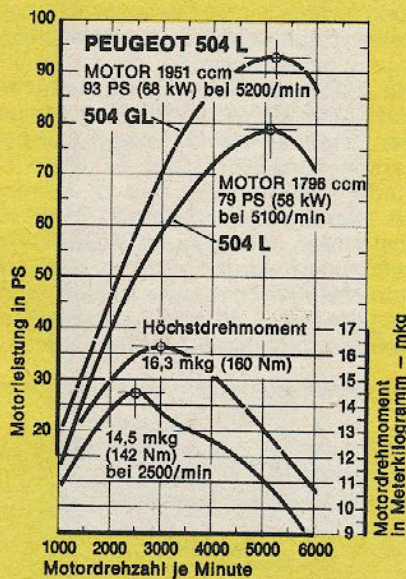
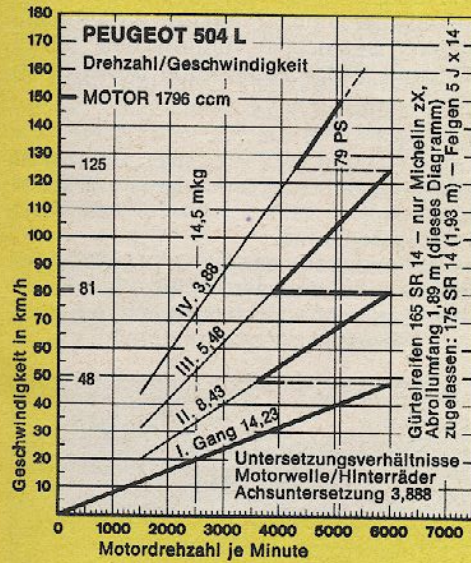
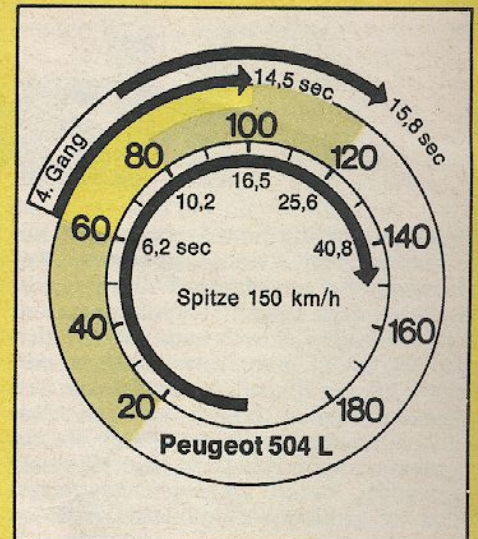


Fahrzeug-Leergewicht fahrfertig/zulässige Zuladung/zulässiges Gesamtgewicht 1160/480/1640 kg – tatsächliches Leergewicht des Testwagens vollgetankt/tatsächliche Zuladung 1145/495 kg – zulässige Anhängelast gebremst/ungebremst 1100/580 kg – Dachlast bis 50 kg  
vorn Kurbel-Versenkenfenster – hinten Kurbel-Versenken- und feste Dreieckfenster

**PEUGEOT 504 L**  
MOTOR 1796 ccm – 79 PS (58 kW)



Radstand 274,0 cm – Gesamtlänge 448,2 cm – Türöffnung hoch/breit vorn 90/88 cm, hinten 89/85 cm – zusätzliche Sitzmaße: Sitzfläche lang vorn/hinten 49/47 cm – Sitzlehne hoch vorn/hinten 52/60 cm – Batterie 12 V/45 Ah – Drehstromlichtmaschine 500 Watt – \* nur Michelin zX – zulässig: 175 SR 14



**Preise**

Grundpreis einschl. Vorracht

Peugeot 504 L	504 GL
79 PS	93 PS
10 345,- DM	11 975,- DM

**Kosten**

Jahressteuer  
Kfz.-Haftpflicht durchschnittlich ca.  
Feste Jahreskosten mit Nebenkosten ohne Wertverlust ca.  
Voraussichtlicher Wertverlust pro Jahr während der ersten drei Jahre  
Feste Jahreskosten mit Wertverlust ca.

259,20 DM	288,- DM
813,- DM	893,- DM
1400,- DM	1530,- DM
1650,- DM	1900,- DM
3050,- DM	3430,- DM

Laufende Kosten pro 100 km:

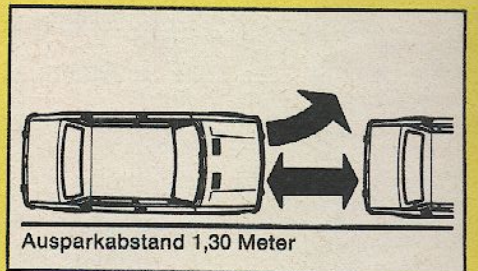
Kraftstoff	9,30 DM	10,80 DM
Öl	-,60 DM	-,60 DM
Reifen	1,40 DM	2,10 DM
Werkstatt	5,90 DM	6,30 DM
	17,20 DM	19,80 DM

Monatliche Betriebskosten ohne/mit Wertverlust bei:

15 000 Jahreskilometern	332,- DM/469,- DM	375,- DM/533,- DM
20 000 Jahreskilometern	403,- DM/559,- DM	458,- DM/637,- DM
30 000 Jahreskilometern	547,- DM/745,- DM	623,- DM/852,- DM

Kosten pro Kilometer ohne/mit Wertverlust bei:

15 000 Jahreskilometern	26,5 Pf/37,5 Pf	30,0 Pf/42,7 Pf
20 000 Jahreskilometern	24,2 Pf/33,5 Pf	27,5 Pf/38,2 Pf
30 000 Jahreskilometern	21,9 Pf/29,8 Pf	24,9 Pf/34,1 Pf



**Verbrauch**

Normalkraftstoff  
Langstrecke zügig 10,2 – 11,0 l/100 km  
Langstrecke scharf 11,6 – 13,0 l/100 km  
Kurzstrecke/Stadt 11,8 – 13,7 l/100 km  
Mittel/Testdurchschnitt 11,9 l/100 km  
Ölverbrauch im Test nicht meßbar  
Verbrauch bei konstanter Geschwindigkeit  
von 100 km/h im 4. Gang 9,2 l/100 km

Text: Dr. P. Simsa  
Fotos: U. Schwab  
Zeichnungen: J. F. Drkosch