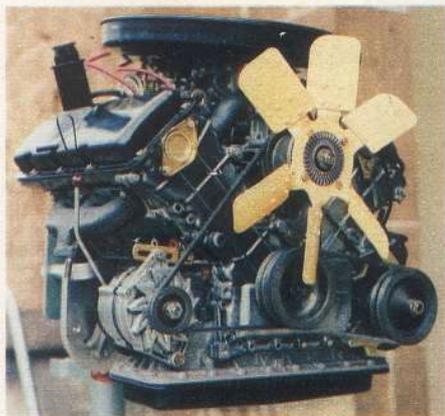


Frischer Wind

Fahrbericht Peugeot 504 Coupé und Cabrio: jetzt mit sechs Zylindern und 136 PS.

Das Peugeot 504-Coupé (wie auch das Cabriolet) ist keineswegs eine grundlegende Neuerung im Peugeot-Programm: Es wird schon seit 1969 gebaut und verfügte bis zum Herbst letzten Jahres über den Zweiliter-Vierzylinder mit Benzineinspritzung, mit dem auch die 504 TI-Limousine ausgerüstet ist.

Neben dem für ein Zwelliter-Coupé sehr hohen Preis – er lag deutlich über 20 000 Mark – dürfte vor allem dieser Vierzylinder dafür verantwortlich gewesen sein, daß der Peugeot hierzulande nur wenige Freunde fand: 1973 wurden gerade 200 Stück verkauft. Das nur 104 PS starke Triebwerk konnte dem Coupé, das zudem



Der von Peugeot, Renault und Volvo entwickelte V6-Motor.

mit über 1500 Kilogramm Leergewicht erheblich schwerer geraten war als die Limousine, nicht zu Fahrleistungen verhelfen, die dem sportlichen Äußeren angemessen gewesen wären.

Dem soll nun die neueste Ausführung von Coupé und Cabriolet abhelfen. Sie besitzt den von Peugeot, Volvo und Renault gemeinsam entwickelten und im französischen Douvrin produzierten Sechszylinder-V-Motor mit 2,7 Liter Hubraum.

Der kleine Unterschied

Dieser V-Motor ist ein modern konzipiertes Triebwerk mit aus Aluminium gefertigtem Zylinderblock und aus



FOTOS: SEUFERT

Peugeot 504 Coupé V6

demselben Material bestehenden Zylinderköpfen, je einer durch Kette angetriebenen obenliegenden Nockenwelle pro Zylinderreihe und V-förmig hängenden Ventilen.

Diese grundsätzlichen technischen Merkmale sind natürlich bei den von Volvo, Peugeot und Renault verwendeten Triebwerken völlig gleich – ebenso wie der Hubraum von 2664 ccm und das Verdichtungsverhältnis (8,65 : 1). Ansonsten aber gibt es Unterschiede: Während bei Volvo eine Einspritzanlage die Gemischaufbereitung übernimmt, bevorzugt Peugeot – wie auch Renault beim neuen R 30 TS – Vergaser.

Die Vergaseranlage des 504-Motors ist mit der des Renault völlig identisch: Ein vom Gaspedal gesteuerter Einfachvergaser versorgt im Teillastbereich alle sechs Zylinder, ein unterdruckgesteuerter Doppelvergaser schaltet sich automatisch zu, wenn mehr Leistung und Drehzahl gefragt sind.

Auch die Frage, wie das einmal in die Zylinder bugsierte Gemisch am besten zur Verbrennung gebracht werden kann, beantworten die drei Firmen verschieden. Volvo begnügt sich mit einer konventionellen Zündanlage, Renault leistet sich den Luxus zweier Zündspulen und Unterbrecher, und Peugeot griff gar zu einer kontaktlosen Zündung, die den Vorzug bietet, völlig wartungsfrei zu sein.

Die Leistung gibt Peugeot mit 136 PS bei 5750 U/min an – der geringfügige Unterschied zum R 30 TS (131 PS bei 5500 U/min) erklärt sich aus der anders gestalteten Auspuffanlage.

Müheloses Fahren

Schon auf den ersten Metern zeigt sich, daß der Sechszylinder gut zum eher komfortablen Gesamtcharakter des Peugeot paßt. Er tritt schon bei niedrigen Drehzahlen kraftvoll an, so daß der Griff zum Schalthebel nur relativ selten nötig wird – es ist ohne weiteres möglich, im Stadtverkehr im vierten Gang mitzuschwimmen.

Andererseits kann man aber auch über mangelnde Drehfreude nicht klagen, wobei freilich angemerkt werden muß, daß es beispielsweise die Sechszylind-



Die Karosserie des Peugeot 504 Coupés, die von Pininfarina entworfen wurde, wirkt auch nach sechsjähriger Bauzeit noch ansprechend und elegant. Zu den Nachteilen des Peugeot-Spitzenmodells zählen der knappe Knie-raum im Fond und die teilweise unpraktische Anordnung der Bedienungsgänge.



Peugeot 504 Coupé V6

der von BMW noch deutlich besser können. Die 6000 U/min, die Peugeot als höchstzulässige Drehzahl angibt (unverständlicherweise ohne sie auf dem Drehzahlmesser zu markieren), erreicht der V6 in den unteren Gängen ziemlich leichtfüßig, und auch kurzzeitiges Ausdrehen bis 6500 U/min absolviert er ohne beängstigende Geräusche.

In der Praxis ist der Fahrer allerdings selten versucht, so hoch zu drehen. 5000 U/min genügen zu zügiger Fortbewegung, und zu ausgesprochen forcierter Fahrweise reizt das relativ weich gefederte Auto nicht – zumindest nicht auf kurvenreichen Landstraßen.

Eher in seinem Element ist der Peugeot, wenn es um schnelle Reisen auf der Autobahn geht: Er läuft zuverlässig geradeaus, das Motorgeräusch hält sich auch bei hohen Geschwindigkeiten in erträglichen Grenzen. Als Höchstgeschwindigkeit gibt das Werk 186 km/h an. Sehr nützlich ist in diesem Zusammenhang, daß das Tankvolumen dem größeren Durst des Sechszylinders angepaßt wurde. Der Benzinbehälter, der aus Kunststoff hergestellt wird, faßt stattliche 84 Liter, so daß auch bei hohen Durchschnittsgeschwindigkeiten und entsprechendem Benzinverbrauch ein Aktionsradius von gut 400 Kilometern gewährleistet ist.

Neben dem größeren Tank macht Peugeot noch weitere Zugeständnisse an den stärkeren Motor. So erhielt das neue Modell eine Bremsanlage mit Scheiben an allen vier Rädern – die vorderen sind innenbelüftet. Neu ist auch die serienmäßig eingebaute Servolenkung, die ziemlich leichtgängig arbeitet, ohne den Kontakt zur Straße vermissen zu lassen.

Wenig Kraftaufwand erfordert auch die Mittelschaltung des Vierganggetriebes, und wem selbst dieser noch zu groß erscheint, kann sich gegen Aufpreis die Arbeit ersparen: Für 1500 Mark können Coupé und Cabrio mit Automatik ausgerüstet werden, die übrigens nicht – wie bei der Limousine – von ZF, sondern von General Motors stammt.

Details von gestern

Daneben gibt es nur geringfügige Unterschiede zum alten Vierzylinder-Coupé. Die Rückleuchten und die mit Ha-

logenlampen bestückten Scheinwerfer wurden neu gestaltet und die Ausstattung durch Dreipunkt-Automatikgurte, verstellbare Kopfstützen an den Vordersitzen und elektrische Fensterheber angereichert. Andererseits sind hinten noch nicht einmal Ausstellfenster vorgesehen.

Es ist nicht verwunderlich, daß das Alter der einst von Pininfarina entworfenen und schon seit gut sechs Jahren gebauten Karosserie nicht übersehen

werden kann. Zwar wirkt sie von außen mit ihren ruhigen, eleganten Linien noch durchaus ansehnlich und modern, doch gibt es innen einige Details zu bemängeln.

Die Sitzposition hinter dem sehr hoch stehenden Lenkrad ist ebenso antiquiert wie der schlecht erreichbar am Armaturenbrett sitzende Schalter für den Scheibenwischer; der Blinkerhebel sitzt nach alter Peugeot-Tradition immer noch rechts, und das Licht wird



Das 504 Cabriolet kostet wie das Coupé knapp 25 000 Mark.

Technische Daten

MOTOR

Sechszylinder Viertakt-V-Motor, Bohrung x Hub 88 x 73 mm, Hubraum 2664 ccm, Verdichtungsverhältnis 8,65 : 1, Leistung 136 PS bei 5750 U/min, spezifische Leistung 51,1 PS/Liter, maximales Drehmoment 21,1 mkg bei 3500 U/min, mittlere Kolbengeschwindigkeit bei Nenn-drehzahl (5750 U/min) 14,0 m/s, 4fach gelagerte Kurbelwelle, je 1 obenliegende Nockenwelle pro Zylinderreihe, Antrieb über Kette, Wasserkühlung mit Pumpe und Thermostat, Kühlwasserinhalt 10,3 Liter, über Rutschkupplung angetriebener Ventilator, Druckumlaufschmierung, Ölinhalt Motor 6 Liter, 1 Einstufenvergaser Solex 34 TBIA und 1 Zweistufenvergaser Solex 35 CEEI, mechanische Benzinpumpe, 84 Liter-Benzintank im Heck, Batterie 12 V 45 Ah, Drehstromlichtmaschine 750 Watt.

KRAFTÜBERTRAGUNG

Antrieb auf die Hinterräder, Einscheiben-Trockenkupplung, vollsynchronisiertes Vierganggetriebe mit Mittelschaltung, Übersetzungen (in Klammern Gesamtübersetzungen): I. 3,457 (12,80), II. 2,061 (7,63), III. 1,407 (5,21), IV. 1,0 (3,70), R. 3,493 (12,94), Achsantrieb 3,704.

FAHRWERK

Selbsttragende Karosserie, vorn Einzelradaufhängung an Querlenkern und Federbeinen, hinten Einzelradaufhängung an Längslenkern, Schraubenfedern, hydraulische Teleskopstoßdämpfer, Zahnstangen-Servolenkung, hydraulisches Zweikreis-Bremssystem, Bremskraftverstärker, vorn und hinten Schelbenbremsen, vorn innenbelüftet, mechanische Handbremse auf die Hinterräder wirkend, Felgen 5 1/2 J 14, Gürtelreifen Michelin XAS 175 HR 14.

ABMESSUNGEN

Radstand 2550 mm, Spur 1490/1430 mm, Außenmaße 4360 x 1700 x 1360 mm, Leergewicht 1300 kg (Cabriolet 1270 kg), zulässiges Gesamtgewicht 1620 kg (Cabriolet 1590 kg), Zuladung 320 kg.

RICHTPREIS

Coupé, Cabriolet . . . DM 24 995,—

Hersteller: Automobiles Peugeot, Paris, Frankreich.

Importeur: Peugeot Automobile Deutschland GmbH, 66 Saarbrücken, Postfach 537.

nach wie vor auf Peugeot-spezifischen, verzwickten Wegen mit einem Fingerhebel links unterm Lenkrad eingeschaltet.

Ein weiterer Minuspunkt ist der Mangel an Ablagen: Landkarten oder Zigaretten-schachteln müssen in Ermangelung anderer Behältnisse wohl oder übel im Handschuhfach untergebracht werden, das leider nicht sehr groß bemessen und deshalb schnell überfordert ist.

Besser sieht es mit dem Platz für die Insassen aus: Die beiden Vornsitzen genießen reichlich Bewegungsfreiheit und genügend Fußraum, dagegen geht es im Fond – wie bei den meisten 2+2 Sitzern – ziemlich eng zu. Erwachsene können hier nur für kurze Strecken untergebracht werden; für Kinder ist das Platzangebot jedoch ausreichend – auch im Cabriolet, das in dieser Beziehung noch etwas weniger zu bieten hat als das Coupé.

Zu klein für größere Reisen ist in jedem Fall der Kofferraum. Sein Volumen wird durch das auf dem Boden liegende Ersatzrad erheblich eingeschränkt, außerdem läßt sich der verbleibende Raum schlecht nutzen. Peugeot will diesem Mißstand aber in Kürze abhelfen und das Reserverad wie bei den Limousinen unter den Wagenboden verlegen.

Es kann keinen Zweifel daran geben, daß das Peugeot-Coupé durch den Sechszylinder ganz erheblich gewonnen hat und daß nun echte Chancen bestehen, mehr Exemplare als bisher unter die Leute zu bringen.

Das gilt vor allem auch deshalb, weil der Preis nicht im gleichen Verhältnis gestiegen ist wie Leistung und Drehmoment: Coupé und Cabrio kosten jeweils 24 995 Mark. Götz Leyrer

Der **neue** Kléber V12. Der Reifen, der genau reagiert.

F. W. GROSSER



Oft tauchen Gefahren dann auf, wenn Sie am wenigsten damit rechnen. Wie hier. Zum



Der überbreite Stahlgürtel stabilisiert die Lauffläche



Auch bei extremer Belastung in Kurven: Der Kléber V 12 reagiert genau.

Bremsen ist es zu spät. Jetzt müssen Sie genau reagieren. Und Ihre Reifen genau so genau.

Darum hat Kléber den neuen V 12 entwickelt. Er hat Stahl bis in die Schultern – und dadurch ein Höchstmaß an Reaktionsgenauigkeit.

Der überbreite Stahlgürtel unterstützt die direkte Lenkung, stemmt sich mit seiner ganzen Breite auf die Straße, fängt Extrem-Kräfte auf. Und garantiert eine lange Lebensdauer.

Sie reagieren genau. Er reagiert genau. Auf den neuen Kléber V 12 können Sie sich so genau verlassen wie auf sich selbst.

Fragen Sie den Reifen-Fachhändler. Er ist Experte.



Stahl bis in die Schultern

 **kléber**