

Bei Hauslieferung zuzüglich Zustellgebühr

peugeot504.info

Hft. 3. - sfr. 3. - ö.S. 20. - Printed in W. Germany

AUTO

ZEITUNG

C 5337 DX

14.5.75

Nr. 11

2,50 DM

Enduro-Vergleich:

**Das Abenteuer
im Gelände**

Ingolstadt-Report:

**VW-Entlassungen
und die Folgen**



148 PS und 202 km/h:

**Deutschlands
heißester Audi 80**

Aktueller Vergleichs-Test: VW-Polo gegen Fiat 127 und Renault 5 L

Die verblüffende Qualität der neuen Sparklasse

Erster Test des exklusiven V6:

**NEU: Luxus-Coupé
von Peugeot**

Das neue Aggregat verleiht der zeitlos eleganten Karosserie Exklusivität und Stärke.“ Mit diesen Worten präsentierte H. Henri Combe, Generaldirektor von Peugeot Deutschland, sein neuestes Produkt, das Peugeot 504-Coupé mit V6-Motor. Und da die obengenannten Tugenden bei Automobilen stets ins Geld gehen, deutet die Charakterisierung auch auf eine höhere Preisregion hin.

Tatsächlich spricht das Peugeot Coupé nicht nur leistungsmäßig, sondern vor allem mit seinem Preis eine exklusive Käuferschicht an. Nach der Anfang April erfolgten Preisanhebung sind für das Coupé exakt 24 995 Mark auf den Tisch eines der 1100 deutschen Peugeot-Händler zu legen. Und diese Summe ist zweifellos nicht mehr volkstümlich.

Allerdings fordern aufwendige Technik und komplette Ausstattung in schicker Verpackung ihren Tribut. Zumal es sich beim Peugeot Coupé um Verpackungsmaterial aus der Pinfarina-Fertigung handelt. Und Sonderkarossen waren schon immer etwas teurer. Ebenso wie die Ausstattungs-Details des Peugeot.

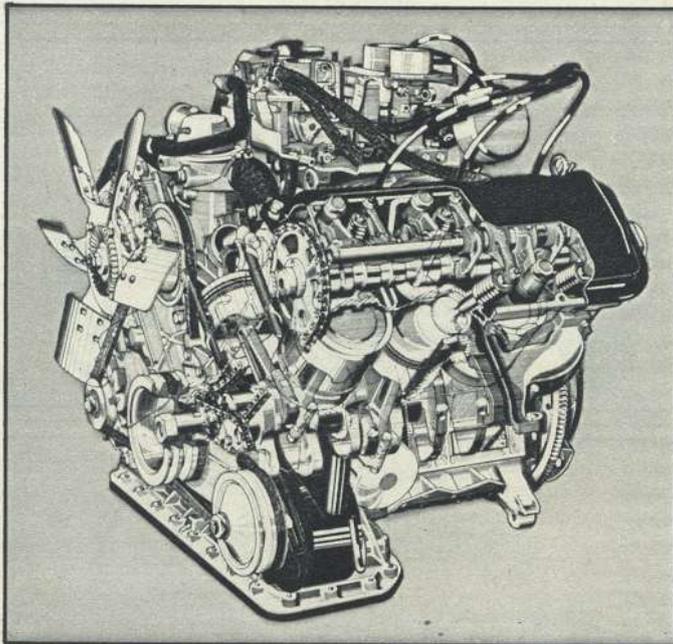
Er verfügt serienmäßig über Servolenkung, elektrische Fensterheber, Halogenlicht, heizbare Heckscheibe, Kopfstützen, Automatikgurte und Drehzahlmesser. Darüber hinaus rollt das Coupé serienmäßig mit Metallic-Lack vom Band.

Schaut man dem Peugeot erst einmal unter seine elegante Haut, tritt die recht aufwendige Technik zutage. Sie ist mit der Bestückung der gesamten 504-Modellreihe identisch, wurde aber im Falle des V6-Coupés der höheren Leistung und Belastung angepaßt. Die Peugeot-Techniker verstärkten die Kraftübertragungsorgane Kupplung, Getriebe und Differential. Für die höheren Fahrleistungen wurde die Bremsanlage aufgewertet. Statt normaler Scheibenbremsen versehen vorne innenbelüftete Scheiben ihren Dienst. Hinten vernichten massive Scheibenbremsen überschüssige Energie. Ihre Arbeit wird von einem Bremskraftregler fein dosiert.

Unterstützung erhält das Fahrer-Bremsbein durch ein Unterdruck-Bremservo. Das Servogerät ist gut abgestimmt, die Bremse spricht feinfühlig an und wird den Anforderun-

gen jederzeit gerecht. Sind die Bremsbeläge einmal verschlissen, zeigt eine unübersehbare Kontrollleuchte den fälligen Austausch an.

Ebenso positiv wie das Bremssystem erweist sich die Serienbereifung. Ab Werk wird der Peugeot ausschließlich mit Michelin XAS der Dimension 175 HR 14 bestückt. Zwar sind laut Kfz-Schein breitere Reifen zugelassen (185/70 HR 14, 195/70 HR 14), doch paßt die erstgenannte Reifengröße – mit der auch der Testwagen bestückt war – recht harmonisch zum Komfort-Charakter des Peugeot.



Europa-Aggregat: Der V6-Leichtmetallmotor mit 2,7 Liter Hubraum wurde von Peugeot, Renault und Volvo entwickelt

MEHR KRAFT IM LUXUS-COUPÉ

Mit einem V6-Motor und geringen Detailänderungen wertet Peugeot seine Topmodelle 504 Coupé und Cabrio auf. AUTO ZEITUNG untersuchte an Hand eines Coupés den Gegenwert des Nobel-Autos

Denn komfortabel sollte das Coupé nach dem Willen der Konstrukteure vor allem werden. Dies weist die ganze Fahrwerksauslegung eindeutig aus. Sagt man Coupés und Sportwagen anderer Hersteller zumeist eine straffere – sprich: sportlichere – Charakteristik nach, so schlägt das 504-Coupé in die andere Richtung aus. Im Vergleich zur Limousine erweist sich diese 504-Variante sogar eher weicher, schon fast säfenthaft.

Für den Fahrkomfort wirkt sich das sehr vorteilhaft aus. Bodenwellen und Unebenheiten jeglicher Frequenz ab-

sorbiert der Peugeot souverän. Selbst Marterstrecken verlieren dank langer Federwege an Schrecken. Einem sportwagenähnlichen Fahrverhalten und der Richtungsstabilität auf unebenen Fahrbahnen ist dieser Säfentcharakter allerdings abträglich.

Zu weiche Dämpfer- und Federabstimmung bewirken eine ungewöhnlich starke Seitenneigung, die bei plötzlichen Richtungswechseln das Fahrzeug aufschaukeln lassen. Und gerade schnelle Fahrbahnwechsel wird der Peugeot-Fahrer öfter vollziehen. Denn das V6-Coupé ist geradezu prädestiniert für längere Reisen auf Autobahnen und Fernstraßen. Was durch die aufgewertete Potenz – vom Zweiliter-Vierzylindermotor mit 104 PS zum 2,7-Liter-Sechszylinder mit 136 PS – noch unterstützt wird.

Bei Ausnutzung der Motorkraft befindet sich der neue Peugeot schnell in Gesellschaft kraftvoller deutscher Sechszylinder-Modelle schwäbischer oder bayrischer Herkunft. Mit nutzbaren 188 km/h Spitze, beachtlicher Beschleunigung (9,9 Sekunden von 0 bis 100 km/h) und sattem Durchzugsvermögen aus mittlerem Drehzahlbereich gestaltet sich jede Langstreckenreise als durchaus kurzweilig. Hier steht der Franzose den deutschen „Etablierten“ in nichts nach.

Dem Reisevergnügen wiederum abträglich ist das Anwachsen der Windgeräusche bei höheren Geschwindigkeiten. Modellpflege ist hier ebenso vonnöten wie bei einigen anderen Details. So paßte die Motornabe nicht exakt, der Scheibenwischer prallte gegen die Einfassung, und der Auspuff rumpelte in Kurven. Sind diese Mängel durch eine gewissenhafte Werkstatt schnell aus der

Welt geschafft, so bedürfen die folgenden Ärgernisse schon einer Neukonstruktion.

Die Schließmechanismen sind fummelig und schwergängig, besonders des Tür- und Kofferraumschlusses. Der Außenspiegel ist durch rasche Verschmutzung schnell unbrauchbar. Völlig funktionsuntüchtig ist die Tankuhr. Bei leichten Bodenwellen pendelt sie ständig zwischen leer und voll hin und her. Vorsichtige werden deshalb alle 250 bis Kilometer die nächste Tankstelle anlaufen, obwohl der 84-Liter-Tank – aus Polyäthylen-



Satte Fahrleistungen und überdurchschnittlicher Komfort kennzeichnen das Peugeot V6-Coupé. Der Sänftencharakter läßt sportliche Am

Kunststoff – bei einem Testverbrauch von 15,0 Liter eine Reichweite von 560 Kilometer zuläßt.

Diese Mängel fallen bei einem 25 000-Mark-Gefährt schon stark ins Gewicht. Zumal die deutsche Konkurrenz hier einen hohen Standard vorgibt.

Recht aufwendig und effektiv ist dagegen die Heizung und Lüftung ausgefallen. Mit Hilfe der vier beleuchteten Regulierungshebel läßt sich genau das richtige Klima erzeugen. Auch dies liegt ganz auf der vorgegebenen Komfortwelle. Zählt man

DAS PEUGEOT V6-COUPÉ IM VERGLEICH

	Peugeot Coupé V6	BMW 2.5 CS	Datsun 260 Z 2+2	Mercedes 250 C	Porsche 911 Coupé
Preis (DM)	24 995,-	30 180,-	23 950,-	24 564,30	32 350,-
Hubraum (ccm)	2664	2494	2565	2778	2687
PS bei U/min	136/5750	150/6000	126/5600	130/5400	150/5700
Literleistung (PS/l)	51,0	60,1	49,1	46,7	55,8
Max. Drehm. (mkp)	21,1/3500	21,5/3700	21,0/4000	22,8/3600	20,0/3800
0-100 km/h (sec)	9,9	9,9	10,8	13,0	8,5
Höchstgeschw. (km/h)	188	200	197	185	210
Verbrauch (l/100 km)	15,0 S	14,2 S	16,8 N	15,0 S	14,1 N
Motorart	V6	6 Zyl.-Reihe	6 Zyl.-Reihe	6 Zyl.-Reihe	6 Zyl.-Boxer



ditionen schnell versiegen. Der Peugeot ist mehr bequemer Reise- als dynamischer Sportwagen



Noble Sitze, aber einfache Instrumente



Neuer Trend: Sporträder ohne Radkappen



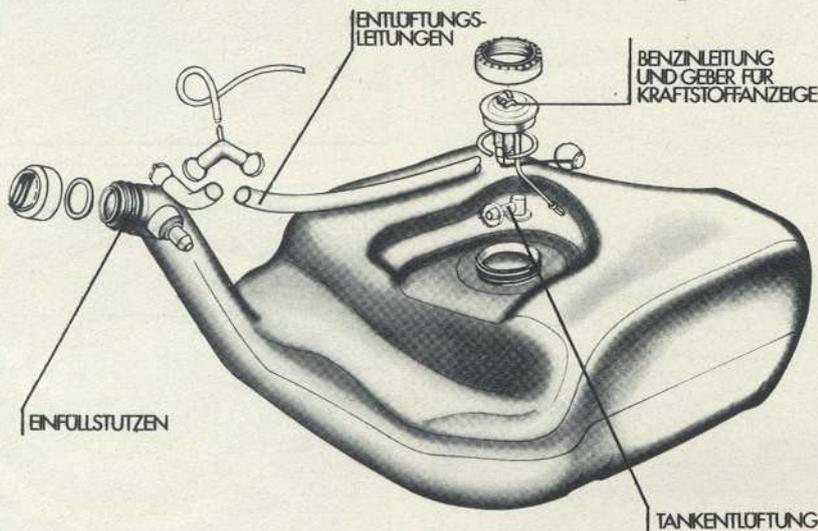
Gut: Heizung/Lüftung. Mäßig: Schaltung



PEUGEOT COUPÉ:
DYNAMIK UND
SÄNFTEN-KOMFORT
IN LUXURIÖSER
SONDERKAROSSE

LEXIKON

Was ist... ...der Kunststoff-Tank?



AUTO ZEITUNG erläutert in dieser Serie Begriffe aus der Automobiltechnik, die man immer wieder hört, unter denen sich aber der Laie oft nicht viel vorstellen kann

Der Kraftstoffbehälter aus Kunststoff findet im Automobilbau erst seit kurzer Zeit Anwendung. An die Stelle von Stahlblechen tritt bei dieser neuen Tankkonstruktion ein spezielles Kunststoffmaterial, das hochmolekulare Polyäthylen. Es bietet zahlreiche Vorteile aus sicherheitstechnischer und wirtschaftlicher Sicht.

Gegenüber anderen synthetischen Stoffen zeichnet sich Polyäthylen durch folgende Eigenschaften aus: Es ist zäh, verfügt also über eine hohe Festigkeit, und bleibt auch bei tiefen Temperaturen – zum Beispiel minus 40 Grad – noch ausreichend elastisch.

Polyäthylen läßt sich gut nach dem Blasformverfahren verarbeiten, eine wirtschaftlich günstige Methode. Außerdem ist das Material gut schweißbar. Durch besondere Schweißverfahren können somit Tankstutzen und alle übrigen Anschlußteile einwandfrei mit dem Behälter verbunden werden. Darüber hinaus bringt das geringe spezifische Gewicht eine erhebliche Gewichtseinsparung gegenüber dem konventionellen Blechbehälter. Der Kunststofftank wiegt nur etwa die Hälfte des herkömmlichen Stahlblechtanks.

Aufgrund der einfachen Herstellungstechnik kann die Form des synthetischen Behälters frei gestaltet werden. Die Methode macht es

möglich, selbst kleinste Räume im Fahrzeug besser auszunutzen und somit eine größere Kraftstoffmenge unterzubringen. Außerdem besteht der Polyäthylentank nur noch aus wenigen Einzelteilen, so daß er in Großserie rationell hergestellt werden kann.

Im Vergleich zum Stahlblechtank unterliegt der Kunststoffbehälter keiner Korrosionsgefahr. Es bedarf somit auch keiner Maßnahme, ihn vor Rostbefall zu schützen, der den Blechtank gefährdet.

Und selbstverständlich ist Polyäthylen resistent gegen die zersetzende Wirkung des Benzins. Von Vorteil sind zudem bessere Wärmeisolierung und eine günstigere Verformbarkeit bei Unfällen. Im Falle eines Brandes hält der Kunststofftank etwa sieben Minuten den Flammen stand, bevor sich das Benzin entzünden kann.

Darüber hinaus haben Sicherheitstechniker in Aufprall-Versuchen ermittelt, daß bei einem Unfall die Gefahr von Spannungsrissen weitaus geringer ist als beim konventionellen Tank. Die zahlreichen Vorzüge gegenüber dem Stahlblechbehälter bieten dem Tank aus Kunststoff in Zukunft vermehrte Chancen im Automobilbau.

Als erster Großserien-Hersteller baut das Volkswagenwerk seit Ende 1973 einen Kunststofftank in den Passat-Variant ein. □

Peugeot V6-Coupé

DAS PEUGEOT V6-COUPÉ IN

MOTOR

Wassergekühlter Viertakt-Sechszylindermotor in 90°-V-Anordnung
Motorblock und Zylinderköpfe aus Leichtmetall, vierfach gelagerte Kurbelwelle, je eine obenliegende Nockenwelle pro Zylinderreihe, Antrieb durch Rollenkette, hängende Ventile, Druckumlaufschmierung mit Ölfilter im Hauptstrom, ein Einfachvergaser Solex 34 TBIA mit Startautomatik, ein Doppelvergaser Solex 35 CEEI, elektronische Schlumberger Altronic-Zündanlage ohne Unterbrecherkontakt, Wasserkühlung mit Pumpe und Thermostat, Ventilator mit Rutschkupplung, mechanische Kraftstoffpumpe

KRAFTÜBERTRAGUNG

Hydraulisch betätigte Einscheiben-Trockenkupplung, vollsynchronisiertes Viergang-Schaltgetriebe mit Mittelschaltung, Antrieb auf die Hinterräder, Achsantrieb 3,7:1

FAHRWERK/KAROSSERIE

Radaufhängung vorne: Einzelrad an McPherson-Federbeinen, Drehstabstabilisator

Radaufhängung hinten: Einzelrad an Schräglenkern, Schraubenfedern, Teleskopstoßdämpfer

Lenkung: Zahnstangenlenkung mit Servounterstützung, 3,5 Umdrehungen von Anchl. zu Anchl.

Bremsanlage: Hydraulisch betätigtes Zweikreis-System mit Unterdruck-Servo und Bremskraftregler hinten, vorne innenbelüftete, hinten massive Brems scheiben, Handbremse auf die Hinterräder wirkend

Felgenreife: 5 1/2 J x 14

Reifengröße: 175 HR 14, Michelin XAS

Erlaubte andere: 185/70 HR 14, 195/70 HR 14

FAHRLEISTUNGEN



Elektronische Anzeige, 0–100 km/h: 9,9 sec

Beschleunigung aus dem Stand auf eff. Geschwindigkeiten

0– 60 km/h	4,0 sec
0– 80 km/h	6,8 sec
0–100 km/h	9,9 sec
0–120 km/h	13,9 sec
0–140 km/h	19,3 sec
0–160 km/h	28,1 sec
0–1000 m	31,0 sec
Höchstgeschwindigkeit	188 km/h

VERBRAUCH/PREIS

Testverbrauch	15,0 Liter
Tankinhalt	84 Liter
Reichweite	560 km

HERSTELLER/VERTRIEB

Automobiles Peugeot, Paris

ZAHLEN

Bohrung x Hub 88 x 73 mm
 Hubraum 2664 ccm
 Verdichtung 8,65:1
 Leistung 136 PS bei 5750 U/min
 Literleistung 51,0 PS/Liter
 Max. Drehmoment 21,1 mkp/3500
 Motoröl/Wechsel 6,0l/5000 km
 Kühlwasserinhalt 10,3l
 Wartungsintervalle alle 5000 km
 Batterie 12 V/45 Ah
 Lichtmaschine Drehstrom 750 W
 Kraftstoffbedarf Super

Getriebeübersetzungen

1. Gang 3,45:1 2. Gang 2,06:1
 3. Gang 1,40:1 4. Gang 1,0 :1
 R-Gang 3,49:1

Zweitürige, selbsttragende Stahlblechkarosserie
 Außenmaße (mm): Länge 4360, Breite 1700, Höhe 1350, Radstand 2550, Spurweite v/h 1490/1430, Wendekreis Ø 10,70 m
 Innenmaße (mm): Breite v/h 1400/1410, Höhe v/h 910/925, Sitzbreite v/h 540/1230, Sitztiefe v/h 510/450, Lehnenhöhe v/h 565/580, Pedalabstand min. 930, max. 1010, Knieraum hinten min. 60, max. 140, Innenlänge 1660
 Leergewicht 1300 kg, zul. Gesamtgewicht 1620 kg, Zuladung 320 kg, Anhängelast gebr./ungebr. 1000/650 kg



Der Peugeot im Test-Examen

Beschleunigung im 4. Gang	
60 – 80 km/h	4,6 sec
60 – 100 km/h	9,4 sec
60 – 120 km/h	15,6 sec
60 – 140 km/h	20,8 sec

Peugeot 504 V6 Coupé 24 995 DM
 Peugeot 504 V6 Cabrio 24 995 DM
 Automatik für Coupé 1 500 DM

Peugeot Automobile
 Deutschland,
 66 Saarbrücken, Postfach 537

Neues vom meistgekauften Europäer seiner Klasse.

Rekord mit mehr Extras. Serienmäßig.



Zur Rekord-Grundausrüstung gehört jetzt mehr denn je: **Stahlgürtelreifen, Wisch/Wasch-Kombischalter, Halterung für Kopfstützen, Sportschaltung*** und all das, was schon längst selbstverständlich ist. Z.B. die **elektrische Uhr, Scheibenbremsen vorn** usw. – alles serienmäßig!

Wo finden Sie das sonst? Mit soviel Komfort und Sicherheit. Mit soviel Zuverlässigkeit und Wirtschaftlichkeit!

Rekord mit allem Drum und Dran.

In Grundausrüstung schon für DM **12.040,-** a.W.
 (unverbindliche Preisempfehlung)

*nicht beim Diesel



Jetzt mehr denn je: Opel hat den richtigen Wagen für Sie! Vergleichen Sie selbst.



Peugeot V6-Coupé

Motorlaufkultur und sanfte Kraftentfaltung ebenfalls zum Komfort-Kapitel, erreicht das V6-Triebwerk hier höchste Noten. Nach promptem Kaltstart läuft der Motor sofort rund und nimmt sauber Gas an. Dieses Plus ist auf die ungewöhnliche Vergaser-Bestückung zurückzuführen. Für den Kaltstart und den unteren Drehzahlbereich steht ein Einfach-Fallstromvergaser mit Startautomatik zur Verfügung. Bei erhöhtem Leistungs- und Kraftstoffbedarf übernimmt dann ohne Übergang und abhängig vom Unterdruck ein Doppelvergaser die

Gemischauflbereitung. Dieser setzt zwischen 2000 und 3000 U/min unmerklich sanft ein. Lediglich ein sonores Ansaugeräusch, das bei höheren Drehzahlen in einen satten Sechszylinder-Sound übergeht, kündigt von der Tätigkeit des Doppelvergasers.

Ungewöhnlich ist ebenfalls die Zündanlage. Abweichend von den Zündanlagen der Parallel-Motoren von Renault und Volvo erzeugt beim V6-Peugeot eine kontaktlose, elektrische Zündanlage von Schlumberger – Altronic genannt – die erforderlichen Zündfunken.

PLUSPUNKTE

- **Leistungsstarker, durchzugskräftiger Motor mit hoher Laufkultur**
- **Praxisgerechte, reichhaltige Ausstattung**
- **Überdurchschnittlicher Reise- und Fahrkomfort**
- **Elegantes, sachliches Coupé**



**Bewährt im
Härtesten Alaska-
Feuerland!**

30 514 Strapazen-Kilometer

Der neue

Drei Reifen in einem

Foto: Frank Müller-May

PIRELLI
Die Beine Ihres Autos

MINUSPUNKTE

- **Starke Seitenneigung und Aufschaukeln bei schnellen Richtungswechseln**
- **Mängel im Detail; schwergängige Schlösser, unpraktischer Außenspiegel, funktionsuntüchtige Tankuhr**
- **Kofferraum durch Reserverad beengt**

Elektronische Zündanlagen dieser Art arbeiten nahezu wartungsfrei und erzeugen einen intensiveren Zündfunken. Daraus resultiert eine saubere Verbrennung, ein Tribut an künftige Abgasgesetze.

Sieht man von den eher sekundären Detailmängeln einmal ab, erweist sich das Peugeot V6-Coupé als durchaus interessantes Automobil. Generelle Nachteile von Coupé-Karosserien wie verringertes Platzangebot, schlechtere Übersicht und finanzielle Mehraufwendungen für eine schönere Außenhaut – sollten Käufern dieser Fahr-

zeugkategorie natürlich gegenwärtig sein. Dies trifft auch auf die mit V6-Motor lieferbare Cabrio-Version zu, die ebenfalls für 24 995 Mark erhältlich ist.

Beide Peugeot-Modelle präsentieren sich aber dank ihrer komfortablen Note als echter Lückenfüller für eine exklusive Käuferschicht, die Luxus und Komfort höher bewertet als Sportlichkeit. Mit dem V6-Triebwerk erreichen die Nobel-Peugeot darüber hinaus die Exklusivität, auf die Käufer dieser Preiskategorie großen Wert legen.

Werner Müller

Meilen-Pirelli

Kilometer-Reifen Sicherheits-Reifen Komfort-Reifen

Klares Ergebnis der Alaska-Feuerland-Testfahrt: Dieser Reifen ist ein Strapazier-Reifen. Wirtschaftlich durch 3 Gürtel (2x Stahl und 1x Nylon) und die Langlauf-Gummimischung Tetramix.

Test mit „Sehr gut bestanden“

Fritz B. Busch: „Auf Straßen, die gar keine waren, hielt sich der neue Meilen-Pirelli prächtig. Wo Brücken fehlten, wurden nicht weniger als 12 mal Flüsse durchfahren. Und doch hatte der neue Meilen-Pirelli in Feuerland am Ziel der Reise noch eine durchschnittliche Profiltiefe von 2,3 Millimetern.“

**Reise durch den Wilden Westen
zu gewinnen.**
3.500-Mark-Erlebnisreise durch den Westen
der USA. Auslosung am 15. 7. 1975.
Gewinnkarten ab sofort bei
Ihrem Reifenhändler.