

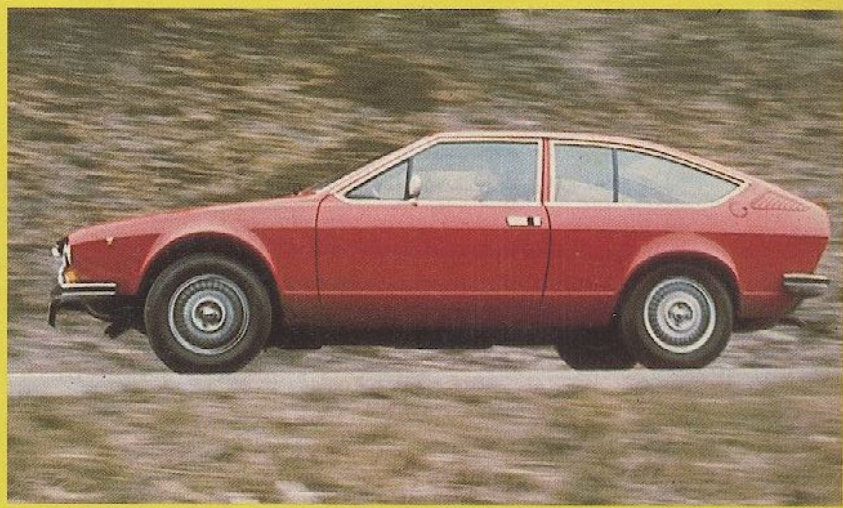
# rallye racing

H5748E

Zubehör: Sitze,  
Lenkräder, Felgen

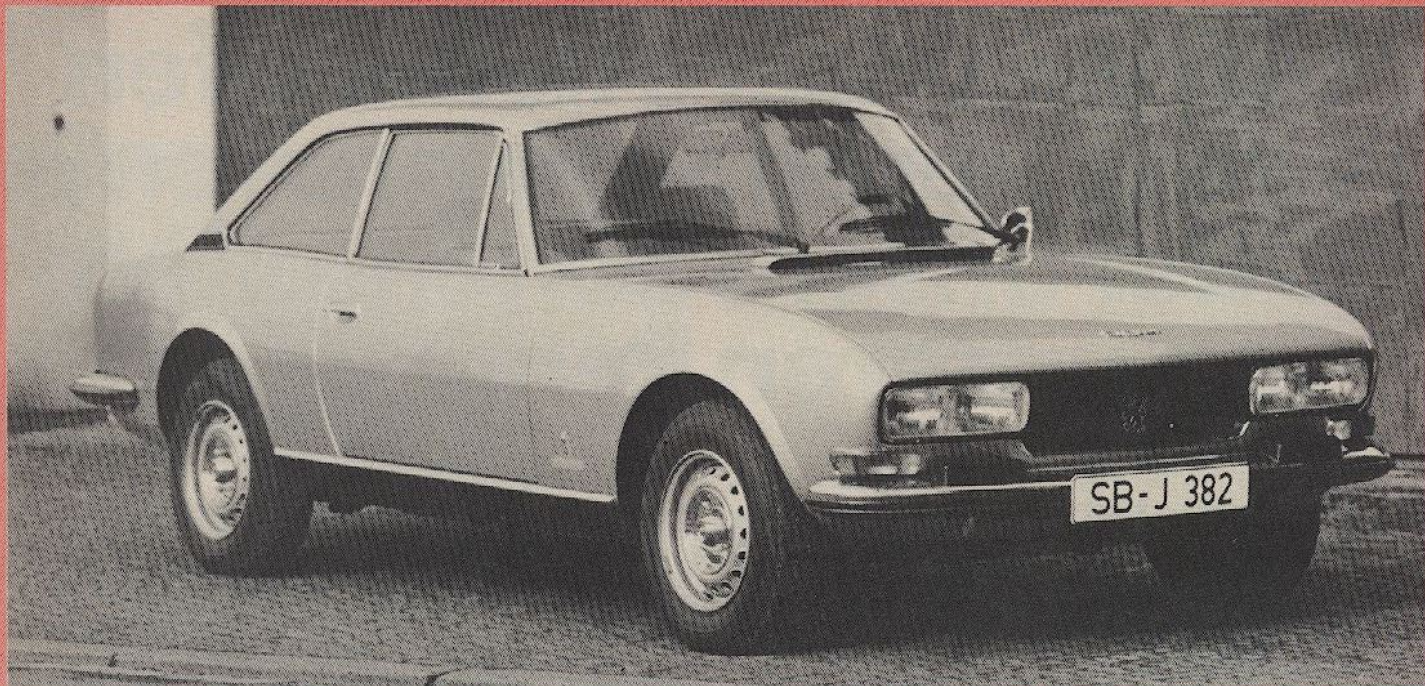


**Sport:**  
**4h Monza,**  
**Hockenheim,**  
**Safari-Rallye**  
**Tuning:**  
**Alpina-BMW**



**Test: Alfetta GT**

**5** 3,50DM  
**Mai** 1975



# Peugeot 504 V6: Löwe mit Samtpfötchen

Bereits 1969 ergänzte Peugeot das 504-Programm durch eine Coupé- und eine Cabrio-version, die auf bundesdeutschen Straßen jedoch auch heute noch zu den echten Raritäten zählen. Der Grund: Nobeldesigner Pininfarina zeichnet nicht nur für den Entwurf, sondern auch für die Fertigung der Karosserie verantwortlich, und da die Kapazitäten seines Kleinbetriebs begrenzt sind, ist die Produktion, von der der Großteil in Frankreich abgesetzt wird, von vornherein ausverkauft.

Das wird wohl auch in Zukunft so bleiben, denn die großen Coupés und Cabrios mit dem Löwen auf dem Kühlergrill sind auf einmal recht attraktiv geworden. Die bisherige, mit dem 104 PS starken Vierzylinder-Motor recht biedere Motorisierung hat ein Ende, zum gefälligen Äußeren wird jetzt auch das passende Triebwerk mitgeliefert. Es handelt sich um einen Sechszylinder mit 2,7 Liter Hubraum, der bereits im Vorjahr Premiere hatte. Dieser Motor wurde nämlich von Peugeot, Renault und Volvo gemeinsam in einen eigens dafür erstellten Werk entwickelt und läuft bereits seit einigen Monaten im Volvo 264. Auch im Renault 30 TS wird er demnächst zu finden sein, ebenso wie im Peugeot 604, bis zu dessen Serienreife allerdings noch einige Zeit vergehen dürfte.

Nach der ersten Bekanntschaft mit dem V6-Motor in Peugeot Coupé und Cabrio läßt sich ohne Übertreibung sagen, daß dieses Triebwerk eine echte Bereicherung des Marktes darstellt. Eine an sich recht niedrige PS-Ausbeute (136 bei 5750 U/min) kommt dem sehr zivilen Drehmomentverlauf entgegen. Das maximale Drehmoment von 21,1 kpm fällt bei 3500 U/min an, doch – und das ist ungewöhnlich – bereits bei 1500 U/min stehen mit 19,9 kpm knapp 95 Prozent des Höchstwertes zur

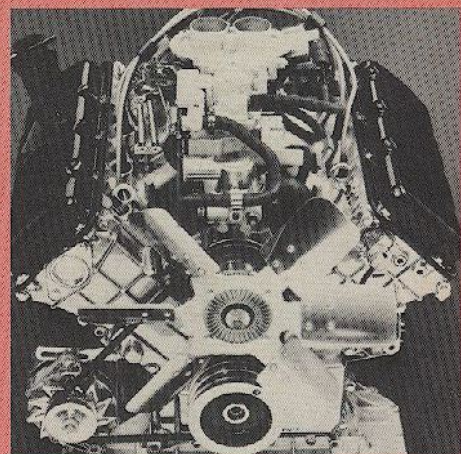
Verfügung. Die bullige Durchzugskraft praktisch von der Leerlaufdrehzahl an, verbunden mit einer exzellenten Laufruhe, macht das Dahinrollen im Peugeot Coupé zum Genuß.

Im Cabrio trüben naturgemäß die oberhalb 100 km/h wegen des leisen Motorlaufs recht deutlich hörbaren Flattergeräusche des Verdecks die Freude ein wenig, doch wird dies einen altgedienten Cabrio-Fahrer wenig verdrießen.

Unter der Motorhaube finden sich bei näherem Hinsehen einige interessante Details. Im Gegensatz zu den meist in einem Winkel von 60 Grad zueinanderstehenden Zylindern bei den meisten europäischen V-Motoren bilden die mit je einer obenliegenden Nockenwelle versehenen Zylinderreihen einen rechten Winkel, wodurch Bauhöhe gespart wurde. An der Vorderseite der linken Zylinderreihe sitzt ein Impulsgeber, der die elektronische Zündanlage steuert, indem er am Antriebsrad für die Nockenwelle die Motordrehzahl abnimmt. Außerdem – und das ist recht ungewöhnlich – hat man den Motor mit einem Einfach- und einem Doppelvergaser bestückt.

Der Einfach-Vergaser (Solex 34 TBIA) arbeitet im unteren Drehzahlbereich alleine, und bei steigendem Unterdruck schaltet sich progressiv und ohne störende Beschleunigungsrucke der zweite Vergaser zu. Einen exakten Drehzahlwert hierfür gibt es nicht; je nach Belastung des Motors tritt der Solex-Doppelregistervergaser 35 CEEL zwischen 2000 und 3000 U/min in Aktion.

Die Vorteile dieser Vergaser-Bestückung liegen auf der Hand: Wenn man, vereinfacht ausgedrückt, mit den einander störenden Aufgaben von sauberen Abgasen im Leerlauf einerseits und möglichst hoher Leistung an-



dererseits zwei verschiedene Aggregate betraut, resultiert daraus eine deutliche Vereinfachung bei der Vergasereinstellung, und die Forderung nach reiner Luft aus dem Auspuff ist leicht zu erfüllen. Dazu kommt eine Menge des geringen Ansaugquerschnitts des kleinen Einzelvergasers recht hohe Gasgeschwindigkeit bei niedriger Drehzahl, wodurch die Zylinderfüllung gut und das Drehmoment auch in diesem Bereich relativ hoch ausfällt. Ob die Unterdruck-abhängige Zuschaltung des Doppelvergasers immer störungsfrei arbeitet, muß die Praxis allerdings noch beweisen.

Die Kraft des Leichtmetallmotors wird über ein gut abgestuftes Vierganggetriebe auf die Hinterräder übertragen. Die Werksangaben für Höchstgeschwindigkeit und Beschleunigung laufen auf 186 km/h bzw. 10,5 Sekunden von 0 auf 100 km/h. Einzelradaufhängung und Scheibenbremsen an allen vier Rädern sorgen für gute Straßenlage und Bremsleistung. Das Coupé ist wahlweise mit Automatik-Getriebe lieferbar, wofür dann ein Aufpreis von 1500 Mark fällig wird.

Als Richtpreis wurden für 504 Coupé und Cabrio exakt 24000 Mark festgesetzt, und da beide Wagen eine echte – wenn auch kleine – Marktlücke füllen, dürften die geringen Preisbaren Stückzahlen auch zu diesem Preis ihre Abnehmer finden. **Friedbert Weber**