

peugeot504.info

hobby

Das Magazin der Technik

E 3757 D

Nr. 5

26. 2. 1975

2,80 DM

Osterreich: 22 S

Schweiz: 3,50 Fr.

Italien: 800 L

Niederlande: 3,10 fl

Neues
hobby-Spiel
zum Selbermachen



Peugeot 504

Coupé V6: Probelauf für den Sechszylinder

**Neue Runde im
Wettrüsten:
Raketenbasen
am Himmel**

JUR

au 16
du Passage



Peugeot

Als Peugeots Marketing-Experten den Peugeot 504 Coupé mit einem neuen sechszylindrigen Kraftwerk ausstatteten, waren sie sich darüber im klaren, daß diese Kreation, kaum Breitenwirkung haben kann. So gilt denn auch der elegante Franzose als Versuchskaninchen für den neuen Motor, der demnächst in die Limousinen eingebaut werden soll. Dennoch stellt das 6-Zylinder-Coupé eine interessante Kreation dar.



504

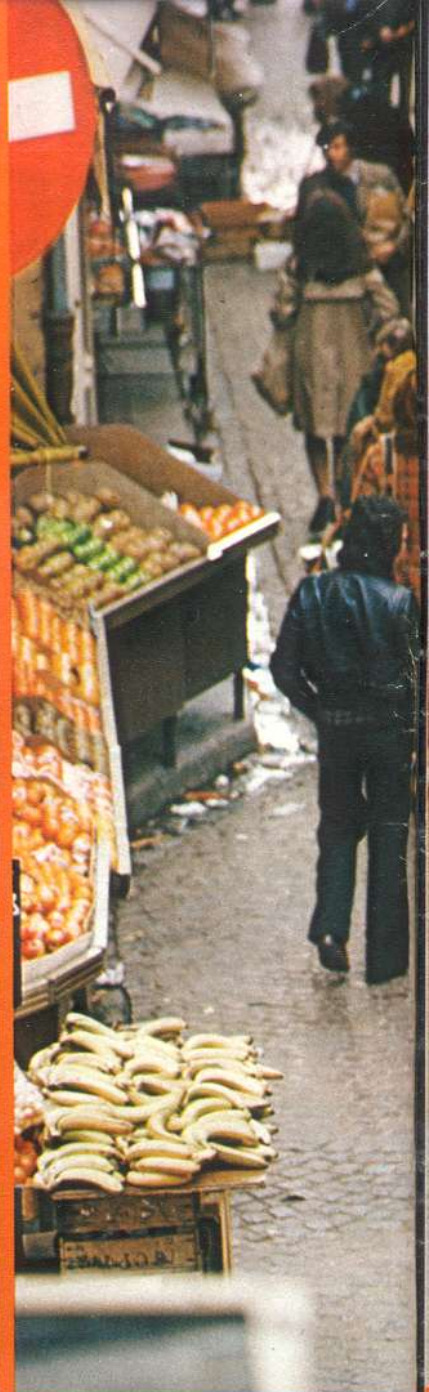
971 AES 75

504 Coupé V6

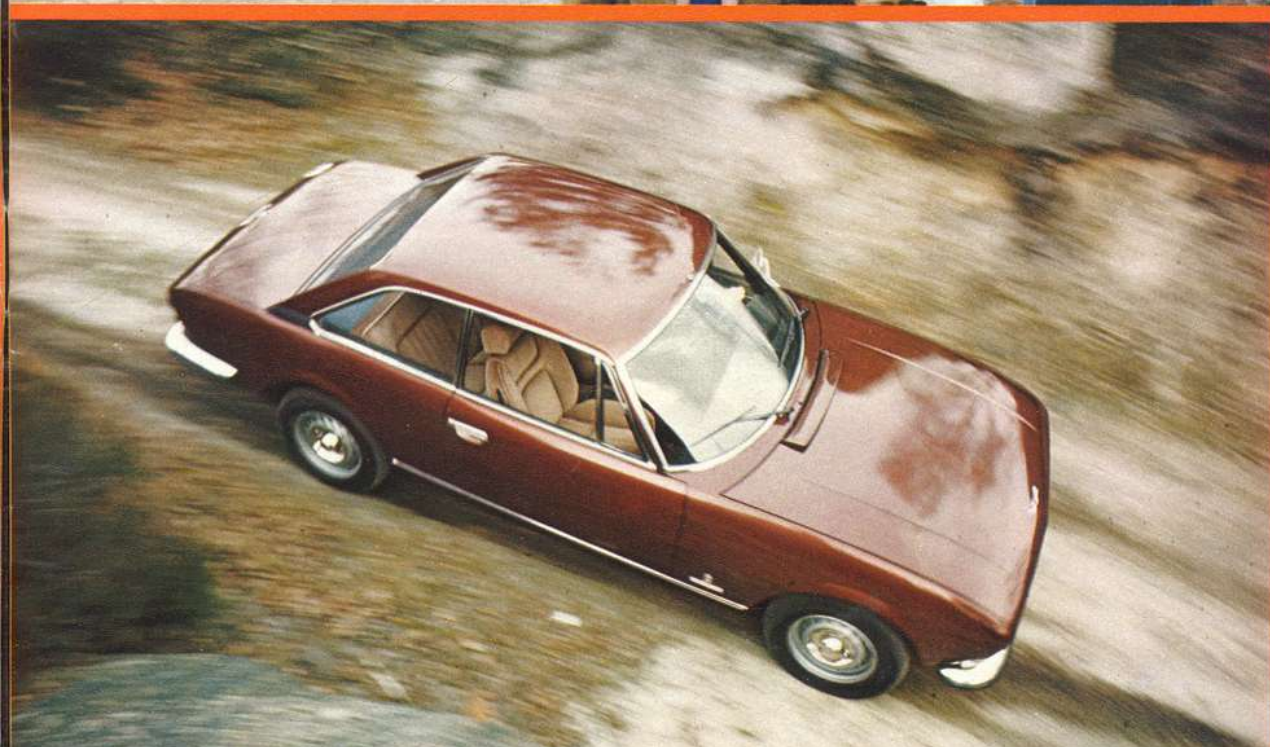
**Maître
de plaisir**

Rechts: Neugierige Blicke und aufgeregte Kommentare fing sich der neue Peugeot mit seinem verborgenen Kraftpaket auch in der Rue Mouffetard ein. Unten: über den Dächern von Paris aus Sacré-Cœur-Sicht.

Ein Zweisitzer mit Eleganz und Kraft: das 504-Coupé



Links: Leicht kontrollierbar gibt der Peugeot im Fahrverhalten kaum Probleme auf. hobby fuhr den Maître de plaisir des französischen Automobilbaus zwei Tage lang in und um Paris.



Die neue Braun-metallic-Karosserien-Farbe, der glänzende Gesamteindruck in Ausstattung und Laufkultur wird man hier nur mit französischem Nummernschild sehen können. An einen Export ist für die nächsten Monate nicht gedacht. Der Preis für das neue Coupé liegt mit zirka 23000 Mark sehr hoch.

(Bitte lesen Sie weiter auf Seite 24)

Maitre de plaisir

Wenn ein neues Auto nur deshalb neu ist, weil es einen neuen Motor hat, mag man vielleicht nur von Modellpflege sprechen. Beim Peugeot-Sechszylinder-Coupé ist jedoch ein anderes Auto entstanden. Der neue Motor verleiht dem Wagen jenen Hauch von Eleganz und Stärke, der ihn in eine neue Dimension hineinhebt. Denn zugleich mit dem Einbau des starken Kraftwerkes hat man bei Peugeot einige Veränderungen und Aufbesserungen am Karosseriebeiwerk unternommen. Der Sechszylinder, der hier im Coupé zur Probe läuft, ist bereits im Volvo 264 im serienmäßigen Einsatz und wird demnächst im Renault 20, der als 30 TS auf den Markt kommt, seine Arbeit verrichten (hobby 24/74). Der V-6-Motor mit 2,7 l Hubraum, 136 PS und einem maximalen Drehmoment von 21 mkg bei 3500 U/min ist außerdem für die neue Peugeot-Limousine vorgesehen, die

das Angebot des traditionsreichen französischen Herstellers nach oben abrunden wird. Das neue Coupé wird deshalb nicht in Großserie gehen und wahrscheinlich auch zunächst nicht exportiert. Nun hat allerdings auch die Vierzylinder-Version bei uns verhältnismäßig wenig Freunde gefunden.

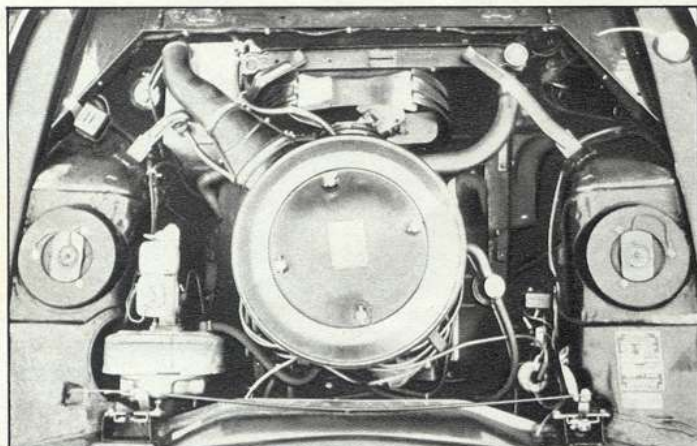
Vielleicht ist es die neue Lackierung, die den Betrachter meinen läßt, dieses Sechszylinder-Coupé habe sich gegenüber seinem Vierzylinder-Pendant vergrößert. Doch nichts dergleichen. Die von Pininfarina gezeichnete Karosserie blieb im Grunde erhalten. Überarbeitungen fanden lediglich bei einigen Ausstattungselementen statt. Die Front des kultivierten Franzosen weist einen wenig veränderten Grill auf, die Scheinwerfer sind in ein Doppelpaket eingebaut, auf der Stoßstange arrangieren sich vorne zwei rechteckige Gummi-Höcker, die Scheinwerfer und Blinker vor unsanfter Behandlung schützen sollen. In der Praxis müssen sie jedoch lediglich als unnützer Zierat gelten. Am ehesten wird der Sechszylinder-Fahrer von hinten als solcher geachtet: Die jeweils

drei schräggestellten Heckleuchten des Vierzylinder-Modells wurden ersetzt durch zwei gebündelte Licht-Arrangements. In der Praxis sicherlich eine Vereinfachung der recht eigenwilligen früheren Anordnung. Ein dezentes 'V6' auf der Kofferraumhaube und an der Seite weisen auf das neue Aggregat hin. Der äußerlich elegante Eindruck wird im Innenraum verstärkt. Teppichboden, Sitzbezüge, Dachverkleidung, Armaturenbrett und Seitenkonstruktion geben sich angenehm und gediegen. Wichtigstes technisches Detail im Innenraum: eine richtige Handbremse, die sich endlich dort eingefunden hat, wo Handbremsen hingehören: zwischen Fahrer- und Beifahrersitz und nicht mehr dort, wo man normalerweise Motorhaubenzug und Sicherungskasten vermutet. Auch die immer schon recht gut einsehbaren Armaturen erfuhren optische Aufwertungen, die die Deutlichkeit verstärken. Wie Peugeot allerdings nach wie vor von vier Sitzplätzen sprechen kann, bleibt wohl weiter unverständlich. Nicht einmal 2+2-Sitze wird man zubilligen. Rangiert beispielsweise der Fahrer in eine eini-

germaßen vernünftige Sitzposition – und die erreicht er nur, wenn er den Sitz in die maximale Rückstellung bringt –, dann bleibt hinten nicht einmal Platz für eine Zigarettenschachtel im Fußraum. Kinderbeine werden dort abgequetscht. Wir können allen Peugeot-Coupé-Fahrern nur empfehlen, auf den dritten Fahrteilnehmer zu verzichten.

Zwei Tage lang fuhren wir mit dem neuen Coupé durch den um diese Jahreszeit besonders starken Pariser Stadtverkehr, über Autobahnen, Landstraßen und recht problematische Waldwege. Resümee: der Sechszylinder verleiht ihm einen guten Schuß Überlegenheit im Stadtverkehr. Beschleunigung und Schaltfreudigkeit überzeugen. Der Motor ist zuverlässig, drehfreudig, spritzig und gibt dem Wagen die Laufkultur und Ruhe auch in unteren Drehbereichen, die dem Fahrer das Quentchen Sicherheit und Überlegenheit bringt, das die Freude am Fahren ausmacht. Über schwieriges Gelände und Gefahrensituationen helfen die sinnvoll eingesteuerten 136 Pferdestärken angenehm hinweg. Das gutmütige Fahrwerk verkraftet die Leistungsaufbesserung fast ohne Schwierigkeiten. Angenehm und schnell lassen sich Ausbruchsversuche wieder abfangen. Als Peugeot sein Coupé mit dem Sechszylinder-Motor ausstattete, war man sich im klaren, daß man hier nicht ein Auto mit Breitenwirkung auf den Markt brachte. Nicht nur der Preis von etwa 40000 Franc, was zirka 23000 Mark entspricht, grenzt die Käuferschicht für diesen Wagen ein. Er ist auch durch die Veränderung an den Scheinwerfern und im Innenraum nicht praktikabler geworden. Daß aber auch dieses stärkere Coupé eine ganze Reihe von Liebhabern finden wird, scheint uns so gut wie sicher. Der Motor selbst ist sicherlich ein großer Wurf. Laufkultur, Ruhe und dennoch provozierbare Brisanz versprechen bei diesem neuen Marketing-Rezept eine interessante Zukunft. Die Wirtschaftlichkeit in der Motorenproduktion ist durch die zu erwartende hohe Stückzahl für die Renault-, Peugeot- und Volvo-Limousinen mühelos gewährleistet.

Text: Hans-Joachim Moeller
Foto: Peter Vann



Links oben: Der neue Sechszylinder läuft im Peugeot-Coupé zur Probe. Fest installiert ist er im Volvo 264, später soll er im Renault 30 TS und natürlich in der neuen Peugeot-504-Limousine installiert werden. Links: Funktionell und gut lesbar sind die Armaturen. Oben: Fondpassagiere nicht zugelassen. Wer hier mitfahren will, muß sich querlegen. Vier Sitze gibt es nicht. Die Ankündigung im Prospekt ist übertrieben.