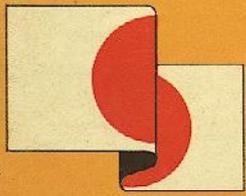


peugeot504.info

# auto motor und sport



## Japaner auf dem Vormarsch

- Modelle
- Daten
- Preise

Zukunftspläne  
für Deutschland



Interview  
mit Toyota-Chef  
Toyota

Neu: Ford Escort

Neu: Porsche 924 turbo – Test

Neu: Alfa Romeo  
Sechszylinder – Fahrbericht



Cabrio-Kaufberatung  
Günstig aus zweiter Hand

Der bessere Kauf:  
BMW 320 oder 520

Mercedes 200D-280E  
Die besten Reifen für Ihr Auto

Toyota- Stylingstudie



Japanische Auto-Verkäufe in Deutschland

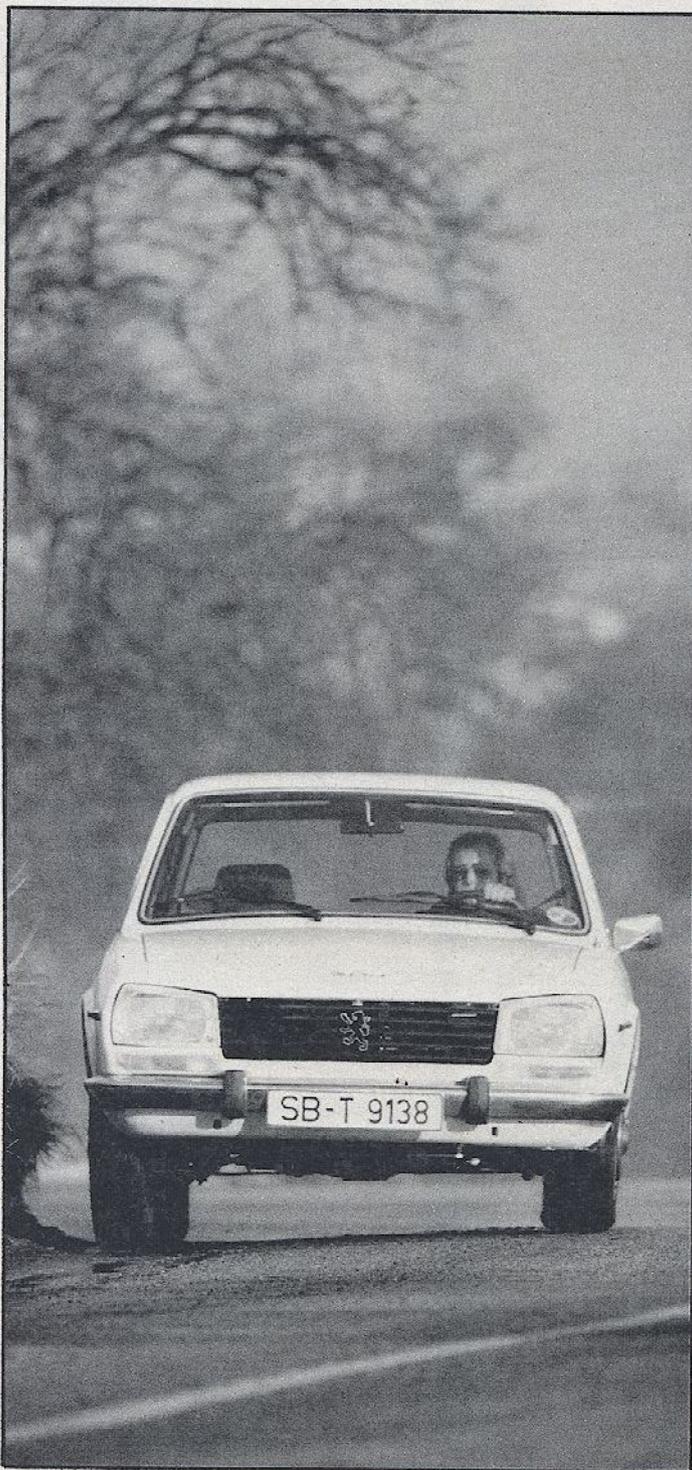
# Die gute Gelegenheit

Interessante Autos zu günstigen Preisen (Folge eins): Peugeot 504, der Sanfte aus Frankreich.

**W**er im Luxus spart, spart am leichtesten", resümierte auto motor und sport in Heft 1/1974 über den Peugeot 504 L, den billigsten großen Peugeot. Er war gerade rechtzeitig auf den Markt gekommen, da eine Energiekrise herandräute, und er schickte sich an, Karriere zu machen. Denn auch die besseren Auto-Zeiten, die der damaligen Treibstoffknappheit folgten, hielten Peugeot-Freunde nicht davon ab, im größeren Stile mit der Schlicht-Version des 504 vorliebzunehmen.

Insgesamt verkaufte Peugeot bis zum Dezember 1978 nahezu 300 000 Exemplare dieses einfachsten 504, der schon zu seinem Debüt mit zwei Klassenkameraden aus dem eigenen Stall im Wettbewerb stand: dem 504 GL und dem 504 TI. 42 406 Exemplare fanden allein auf dem deutschen Markt im Verlauf der vergangenen fünf Jahre ihre Käufer, was einem Prozentsatz von 30,4 an den deutschen Gesamtzulassungen der 504-Reihe entspricht.

Genau dieses halbe Jahrzehnt lang blieb der schlichte Peugeot 504, damals dennoch mit einem luxuriösen „L“ in der Typenbezeichnung geschmückt, völlig unverändert. Zum Modelljahr 1979 entschlossen sich die Peugeot-Manager dann zu einer Auffrischung des 504.



Formal seit elf Jahren unverändert: Peugeot 504

Er bekam andere Sitzbezüge, ein neu gestyltes Armaturenbrett mit runden Instrumenten (zuvor Bandtacho), eine Knüppelschaltung (zuvor Lenkradschaltung), zu welcher Jürgen Lauer, Presse-Mann von Peugeot/Deutschland meint, „dies geschah aus Gründen der Vereinheitlichung“, und schließlich wurde das Gurtsystem verbessert und eine kosmetische Kleinoperation vorgenommen – wieder aus Gründen der Uniformierung: Felgen und Stoßstangen stammen nun vom nobleren GL-Modell.

Mit diesen Zutaten bewirkte Peugeot nicht nur eine Vereinheitlichung im Modellprogramm, sondern folgte ebenfalls dem Zug der Zeit. Marketing-Leute glauben nämlich herausgefunden zu haben, daß auch unsportliche Autos durch sportliche Elemente gewinnen können.

Ein Bandtachometer fällt solchen Überlegungen natürlich leicht zum Opfer, und eine Lenkradschaltung – Symbol für automobiler Behäbigkeit – kann sich unter solchen Umständen erst recht nicht mehr halten. Etwas weniger eigenwillig wurde der schlichte 504 durch solche Neuerungen schon – aber eben nur ein wenig.

Was gerade diesen Peugeot auch heute noch zur guten Gelegenheit macht, ist schnell gesagt: Man fährt

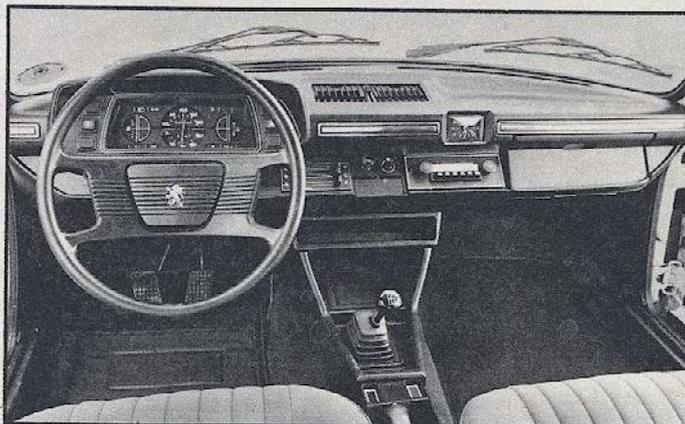
# Die gute Gelegenheit

mit ihm nämlich nicht entscheidend schlechter als mit den aufwendigeren 504-Typen, aber man fährt entscheidend billiger. Fast 1300 Mark trennen den mit allen wichtigen Ausstattungszutaten versehenen Schlichten vom darüber rangierenden GL, rund 4000 Mark sind es schon, wenn man ihn diesbezüglich mit dem Spitzenmodell 504 TI vergleicht.

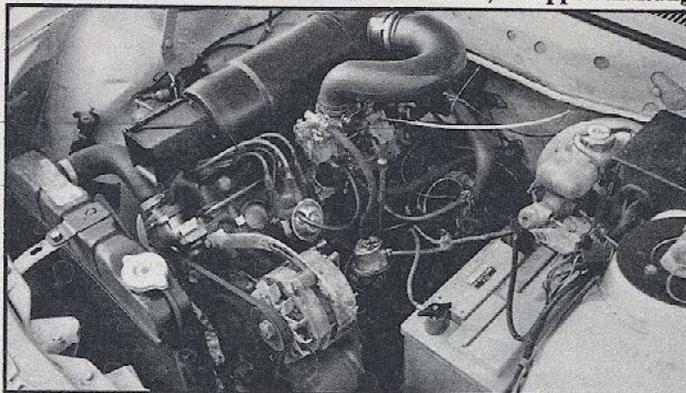
Diese Ökonomie-Überlegung läßt sich freilich auch nach anderen Seiten führen. Und da zeigt sich, daß das ausgewachsene, betont seriös wirkende Mittelklasse-Auto von Peugeot mit einem Preis von knapp über 14 000 Mark nicht teurer ist als viele auch im Erscheinungsbild darunter angesiedelte Autos. Ein gut ausgestatteter Golf oder ein entsprechender Opel Ascona sind nämlich auch nicht billiger.

So bleibt als Grundreiz des einfachen Peugeot 504 festzuhalten, daß er zunächst einmal viel Auto fürs Geld und mithin einen guten Gegenwert bietet. Die anderen Reize bietet er aufgrund seiner spezifischen Eigenschaften, die auto motor und sport schon vor zwei Jahren charakteristisch genug erschienen, um dieses Massen-Automobil in den Kreis der „Unvergleichlichen“ (auto motor und sport 16/1977) aufzunehmen.

Da ist zunächst einmal sein kultiviert laufender Vierzylindermotor zu nennen, der es bei einem Hubraum von 1,8 Litern auf eine Maximalleistung von 79 PS (58 kW) bringt und mit Normalbenzin zufrieden ist. Zehn bis zwölf Liter pro 100 Kilometer dürfen es schon sein,



Neu beim Schlicht-Modell: Rundinstrumente, Knüppelschaltung



Alt, aber sehr bewährt: 1,8 Liter-Motor mit 79 PS

aber dafür läuft dieser Peugeot dann auch so, wie man es von einem Auto dieser Art erwartet: gut 150 km/h, Beschleunigung von 0 auf 100 km/h in knapp unter 17 Sekunden.

Reiz Nummer zwei besteht darin, daß der 504 trotz einer starren Hinterachse einen sehr guten Federungskomfort aufzuweisen hat. Diese Eigenschaft macht ihn zu einem vorzüglichen Reisemobil, in dem man lange Strecken mit Behagen zurücklegt. Zumal Reiz Nummer drei hier hilfreich einspringt: mit einem Raumangebot nämlich, das sich sehen lassen kann.

Zwar ist das Kofferraumvolumen des 504 konstruktionsbedingt durch die Verwendung der Starrachse kleiner als das des 504 GL mit Einzelrad-Aufhängung (324 Liter zu 372), doch ist dieser Wert absolut gesehen günstig. Das Raumangebot im Interieur fiel ohnehin reichlich aus.

Ein besonders empfehlenswertes Familienauto also, diese gute Gelegenheit aus Frankreich, bei der man sich nicht sputen muß, um sie noch zu bekommen. Denn auch das Erscheinen des neuen Peugeot 505 in diesem Jahr wird nichts an der Existenz des guten alten schlichten Vorgängers ändern. Peugeot-Mann Lauer: „Der 504 wird auf alle Fälle auch während der nächsten Jahre weiter gebaut.“

Klaus Westrup

## Technische Daten und Meßwerte

Peugeot 504

MOTOR	FAHRLEISTUNGEN
Vierzylinder-Reihenmotor, Bohrung x Hub 84,0 x 81,0 mm, Hubraum 1796 cm <sup>3</sup> , Verdichtungsverhältnis 7,5 : 1, Leistung 58,1 kW (79 PS) bei 5100/min, spezifische Leistung 43,9 PS/L, maximales Drehmoment 142 Nm bei 2500/min, fünffach gelagerte Kurbelwelle, seitliche Nockenwelle, Antrieb durch Kette, über Stoßstangen und Kipphebel betätigte hängende Ventile, Wasserkühlung mit Pumpe und Thermostat, Kühlsystem-Inhalt 7,8 Liter, Druckumlaufschmierung mit Hauptstromfilter, Ölinhalt Motor 4 Liter, Fallstromvergaser Solex 34 PBICA 9, mechanische Benzinpumpe, 56 Liter-Kraftstofftank im Heck, Batterie 12 V 65 Ah, Drehstromlichtmaschine 500 Watt.	Höchstgeschwindigkeit 150,6 km/h Beschleunigung (auf effektive Geschwindigkeiten, vollgetankt, 2 Personen) 0- 40 km/h . . . . . 3,3 s 0- 60 km/h . . . . . 6,3 s 0- 80 km/h . . . . . 10,6 s 0-100 km/h . . . . . 16,8 s 0-120 km/h . . . . . 28,6 s 0-140 km/h . . . . . 55,6 s 400 mit stehendem Start 19,9 s 1 km mit stehendem Start 37,7 s Elastizität (im IV. Gang) 40- 60 km/h . . . . . 7,2 s 40- 80 km/h . . . . . 14,4 s 40-100 km/h . . . . . 22,8 s 40-120 km/h . . . . . 34,3 s 40-140 km/h . . . . . 63,5 s 1 km ab 40 km/h . . . . . 39,9 s
ABMESSUNGEN UND GEWICHTE Radstand 2740 mm, Spur 1420/1330 mm, Außenmaße 4480 x 1690 x 1460 mm, Leergewicht (vollgetankt) 1140 kg, zulässiges Gesamtgewicht 1640 kg, Zuladung 500 kg, zulässige Anhängelast gebremst 1020 kg, ungebremst 580 kg.	VERBRAUCH Normalbenzin Testverbrauch . . . 11,3 L/100 km  RICHTPREIS Peugeot 504 . . . DM 14 290,-  Importeur: Peugeot Automobile GmbH, Postfach 537, 6600 Saarbrücken.

Fortsetzung von  
Test und Technik  
ab Seite 140.

# Luftfahrt-Gesellschaft

Tips für den Kauf gebrauchter Cabrios.

Von Hermann Ries

**B**ei der Münchener Automobil Handelsgesellschaft (Mahag) wechseln jährlich etwa 2500 gebrauchte Autos die Besitzer. „Darunter sind vielleicht gerade zehn Cabrios, größtenteils offene Käfer“, erklärt Fried Harbauer, Verkaufsleiter für Gebrauchtwagen bei der Mahag.

Bei den meisten anderen Autohändlern sieht das Ver-

hältnis ähnlich aus. Einer großen Anzahl von geschlossenen Gebrauch-Limousinen stehen verschwindend wenige Oben-ohne-Autos aus zweiter Hand gegenüber.

Die Nachfrage nach gebrauchten Cabriolets ist nämlich so groß, daß sie auch ohne die Vermittlung professioneller Händler leicht Käufer finden. Ein an-

derer Grund für das magere Cabrio-Angebot der Autohäuser ist auch darauf zurückzuführen, daß die Händler meist nicht bereit sind, von ihren üblichen, auf Brot- und Butter-Autos zugeschnittenen Bewertungskriterien bei der Festlegung des Einkaufspreises abzugehen.

Die Preise für gebrauchte Cabrios lassen sich aber nun einmal nicht mit den

Maßstäben ermitteln, nach denen der Wert von Großserienautos aus zweiter Hand festgestellt wird. Denn Cabriolets sind, nicht zuletzt wegen ihrer geringen Verbreitung, heute reine Liebhaberfahrzeuge.

Sie werden dann auch fast ausschließlich unter der Hand verkauft – von Privat an Privat. Wer sich ein Cabrio zulegen will, ist deshalb



Ist häufig nur noch mit gebrauchten Autos realisierbar: der Spaß am klassischen Offenfahren

Fotos: Reuter (1), Seufert (7), Werk

## Gebrauchte Cabrios

drangvolle Enge herrscht und deren Bedienung viel Muskelkraft erfordert, werden wegen ihren langen Lieferfristen teuer gehandelt. Für drei bis vier Jahre alte Exemplare sind durchweg die ehemaligen Neupreise zu zahlen. Hohe finanzielle Forderungen sind freilich nur dann gerechtfertigt, wenn sich die Angebote

in guter optischer und technischer Verfassung befinden.

Das Öffnen und Schließen des Morgan-Verdecks ist eine kleine Wissenschaft für sich: Erst muß das Rohrgestänge aufgebaut und dann die Plane darüber geworfen werden; oberhalb der Windschutzscheibe wird sie mit Druckknöpfen befestigt. An den Seiten halten Drehknöpfe das Verdeck fest.

Der beinhardt gefederte TR 6 wurde im Januar 1969 als Nachfolge-Modell des TR 5 PI vorgestellt, von dem die Mechanik komplett übernommen wurde: sowohl der Sechszylinder-Einspritzmo-

rosserie, die von der Osnabrücker Karosseriefirma Karmann entwickelt wurde.

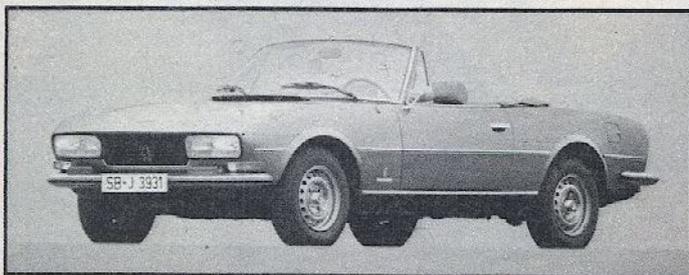
Verglichen mit dem letzten Neupreis von rund 15 000 Mark – die Produktion des

## Peugeot 504 Cabrio

**O**bgleich die offene Version des Peugeot 504 mittlerweile ins zehnte Produktionsjahr geht, wurden in der Bundesrepublik noch nicht einmal 7000 Exemplare verkauft. Deshalb zählt das 504 Cabrio auch in gebrauchtem Zustand zu den selten angebotenen und damit exklusiven Autos.

Exemplare reichen allemal aus, um schwungvolles Offenfahren zu ermöglichen.

Wer sich ein 504 Cabrio kauft, bekommt in der Regel ein gepflegtes Auto. Denn die meisten Besitzer haben sich diesen Peugeot als Zweitwagen gekauft und sind mit ihm nur wenig gefahren.



Der Elegante: Peugeot 504 Cabrio

Der rare Franzose, der heute wieder wie zu Produktionsbeginn mit einem Vierzylindermotor vom Band rollt, wurde drei Jahre lang – von Herbst 1974 bis Mitte 1977 – serienmäßig mit einem V6-Motor (2,7 Liter, 144 PS) ausgerüstet. Doch auch die Fahrleistungen der über 180 km/h schnellen Vierzylinder-

In gutem Erhaltungszustand präsentiert sich daher auch meist das Stoffdach, das in dem Ruf hoher Wetterfestigkeit steht. Es läßt sich übrigens ohne große Anstrengung schnell herunterklappen und verschwindet dann vollständig unter einer Abdeckplane hinter den Rücksitzen.

## Triumph TR 6

**W**er im engen TR 6-Cockpit Platz genommen hat, der kann sicher sein, daß nun harte Arbeit auf ihn wartet; denn alles, was mit der Bedienung dieses Triumph zusammenhängt, geht schwer und verlangt kräftiges Zupak-

ken", schrieb auto motor und sport 1969 über den kernigen englischen Roadster. Nur das Verdeck erfordert keine Kraftakte beim Auf- und Zuklappen. Zwei Hebel müssen geöffnet werden, danach wird es hinter den Sitzen verstaut.



Der Kernige: Triumph TR 6

tor mit einem Hubraum von 2,5 Litern und einer Leistung von 145 PS (107 kW) sowie das Fahrwerk mit Einzelradaufhängung. Neu am TR 6 war eigentlich nur die Ka-

TR 6 wurde 1975 eingestellt – sind die gebrauchten TR 6-Exemplare teuer. Je nach Alter und Zustand des Objekts müssen bis zu 11 000 Mark angelegt werden.

## VW Cabrio

**S**eitdem bekannt wurde, daß die Produktion des Käfer Cabrios bis Ende 1979 endgültig eingestellt werden soll, ging ein regelrechter Run auf die offenen Krabbeltiere los. Waren die gebrauchten Cabrios auf Grund der starken Nachfrage schon seit jeher nicht gerade billig, so nahm ihr Wert als Liebhaber-Objekt jetzt noch weiter zu.

Osnabrück hergestellten offenen Viersitzers dann zu wünschen übrig, wenn sportliche Ansprüche gestellt werden. Mit 50 PS (37 kW) Motorleistung gehört der Käfer zu den temperamentlosesten Offen-Autos.

Die Mechanik des offenen Käfers wurde komplett von seinem Pendant mit Fest-

Der Klappmechanismus des robusten, dick gepolsterten Verdecks ist einfach zu bedienen. Oberhalb der Windschutzscheibe sind lediglich zwei Hebel zu lösen, danach kann das Verdeck nach hinten geklappt werden.



Der Erfolgreiche: VW Cabrio

dach übernommen. Das Auto ist daher auch eines der robustesten Cabrios überhaupt. Allerdings lassen die Fahrleistungen des bei der Karosseriefirma Karmann in

Es liegt dann als mächtiger Wulst auf der Heckpartie und paßt gut zur nostalgischen Form des Autos.

