

Test

Peugeot 504 Cabrio

Frischzelle

Offenes 2+2-Modell mit Zweiliter-Einspritzmotor.

Weil man offen eher langsamer fährt, ist der Sechszylindermotor nicht unbedingt notwendig; diese Auffassung wurde durch eine von Peugeot durchgeführte Kunden-Analyse bestätigt. Außerdem erlaubt der Vierzylinder einen günstigeren Preis.“ So begründet Ursula Mayer, PR- und

Pressechefin von Peugeot Deutschland in Saarbrücken, den Entschluß des französischen Herstellers, das Peugeot 504 Cabrio seit Mitte vergangenen Jahres nicht mehr mit dem 2,7 Liter-V-Sechszylinder des 604 anzubieten, sondern nur noch mit dem Zweiliter-Vierzylinder aus der 504 TI-Limousine.

Dieser Motor – zunächst noch mit 1,8 Liter Hubraum – hatte dem Cabrio schon früher, von seinem Debüt auf dem Genfer Automobilsalon 1969 bis Herbst 1974, als Antriebsquelle gedient. Daß seine neuerliche Verwendung selbst vom sonst eher besonders leistungsbewußten deutschen Käufer



offensichtlich nicht als Rückschritt empfunden wird, dokumentierten die Absatzzahlen des letzten Jahres: Während von Januar bis Juni 1977 nur 19 Sechszylinder einen Liebhaber in der Bundesrepublik fanden, entschieden sich von September bis Dezember 79 Frischluft-Freunde für den Vierzylinder.

Sie brauchen ihren Entschluß sicher nicht zu bereuen: Nach näherer Bekanntschaft mit dem 504 Cabrio vermißt man den Sechszylinder nämlich keineswegs, sondern lernt den Vierzylinder sehr schnell als äußerst harmonische Motorisierung des offenen Peugeot schätzen.

Das mit der Kugelfischer-Kraftstoffeinspritzung operierende Triebwerk (eines der letzten mit mechanischer Hochdruck-Einspritzung) gehört nach wie vor zu den besonders kultivierten Vierzylindern, gefällt durch weiches, gleichmäßiges Einsetzen der Leistung und sauberen Kaltlauf, und an seiner Dreh-



fähigkeit gibt es ebenso wenig auszu-
setzen wie an seiner Elastizität.

Wer gern im IV. Gang mit Stadtge-
schwindigkeit dahinrollt, kann dies
ohne Mühe tun und bei Bedarf sogar
noch fühlbar beschleunigen. Anderer-
seits macht auch häufiges Benutzen

täten der Karosserie fraglos ein gutes
Zeugnis ausstellt.

Aberundet werden die erfreulichen
Eigenschaften des Einspritzmotors
durch seine Sparsamkeit. Bei zurück-
haltender Fahrweise begnügt er sich
mit zehn bis zwölf Litern Superbenzin

keit des Wagens bei. Da auch die an-
deren Bedienungsorgane (zu kritisie-
ren ist allerdings die Peugeot-typische,
praxisfremde Anordnung der Lenkrad-
hebel für Blinker, Hupe, Scheibenwi-
scher und Licht) nur wenig Kraftauf-
wand erfordern, wird das Fahren von
schöner Mühelosigkeit geprägt.

Vorzüge

- Laufruhiger, elastischer
Einspritzmotor
- Gute Fahrleistungen
- Unproblematische Fahreigenschaften
- Leichtgängige, direkte Lenkung
- Einfach zu bedienendes Verdeck

Nachteile

- Unpraktische Anordnung wichtiger
Bedienungselemente
- Teilweise unbefriedigende
Verarbeitungsqualität
- Bei geschlossenem Verdeck
laute Windgeräusche

Serienausstattung

Peugeot 504 Cabrio

- Verbundglas-Frontscheibe
- Automatik-Sicherheitsgurte vorn
- Kopfstützen vorn
- Halogen-Scheinwerfer
- Vier Scheibenbremsen (vorn innen-
belüftet)
- Servolenkung
- Elektrisch betätigte Fensterheber
- Scheinwerfer-Verstellung vom
Innenraum
- Drehzahlmesser
- Zeituhr



Angenehmer Aufenthalt für Frischluft-Freunde: Cabrio-Cockpit

des griffgünstig postierten Mittelschalt-
hebels ausgesprochenes Vergnügen,
da sich das gut gestufte Getriebe mit
ihm angenehm leicht und exakt betäti-
gen läßt.

Beim Ausdrehen der Gänge zeigt sich
dann auch, daß der 106 PS (78 kW) lei-
stende Vierzylinder gut bei Kräften ist
und Vergleiche in seiner Hubraum-
klasse nicht zu scheuen braucht: Er
brachte den Testwagen in 11,1 s von
0 auf 100 km/h und auf die respektable
Höchstgeschwindigkeit von 183,7 km/h,
die auch den aerodynamischen Quali-

pro 100 Kilometer, und auch der Test-
verbrauch von 12,6 L/100 km kann in
Anbetracht der während des Testbe-
triebs häufig ausgenutzten Fahrleis-
tungen als günstig gelten.

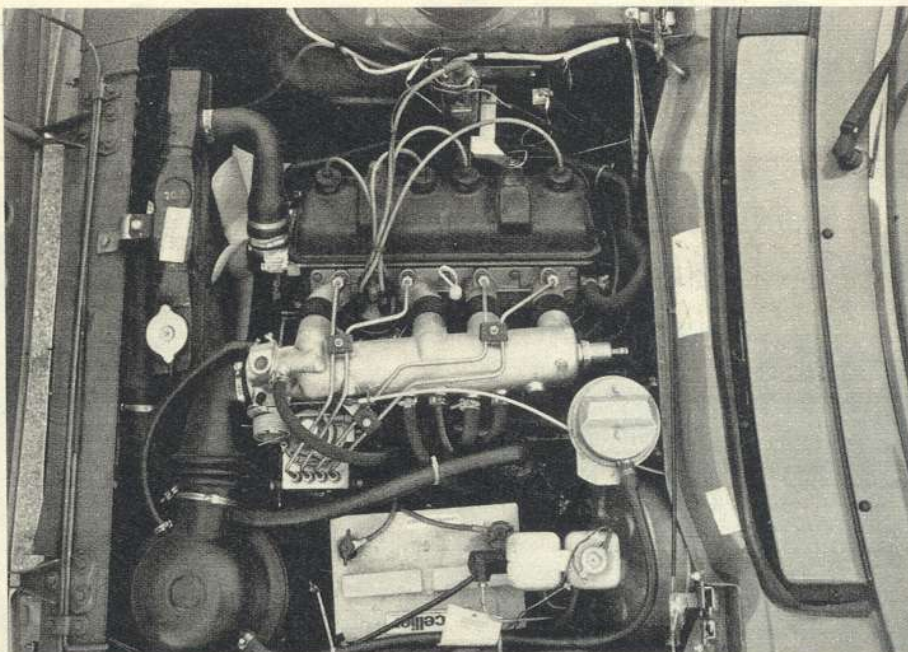
Die übrigen Komponenten des 504 Ca-
brios verdienen ebenfalls eine weit-
gehend positive Beurteilung. Hier ist
vor allem die serienmäßige Servolen-
kung zu nennen, die von angenehmer
Direktheit ist, dabei leichtgängig und
präzise arbeitet und ausreichenden
Fahrbahnkontakt vermittelt; sie trägt
damit wesentlich zur guten Handlich-

Es findet überdies in netter Umgebung
statt, denn die Serienausstattung (siehe
Kasten) ist bis auf eine fehlende Wi-
scher-Intervallschaltung komplett, Hei-
zung und Belüftung (mit zusätzlicher
Direktbelüftung des Fußraums) funk-
tionieren gut. Daß die Armaturenbrett-
gestaltung mittlerweile ein wenig anti-
quiert erscheint, stört weniger als eini-
ge Verarbeitungs-Ungenauigkeiten, wie
beispielsweise der lieblos verlegte
Teppichboden.

Ebenso wie sein fahrwerkstechnisch
gleich konzipiertes Limousinen-Pen-

dant stellt das 504 Cabrio keine besonderen Anforderungen an das fahrrische Können seines Lenkers. Es verhält sich stets gutmütig, läuft sauber geradeaus und umrundet Kurven normalerweise leicht untersteuernd bis neutral, während bei hohem Tempo im Grenzbereich eine sanft einsetzende und gut kontrollierbare Übersteuerneigung zu beobachten ist.

Im Federungskomfort bietet das Cabrio, zum Teil bedingt durch den um 19 Zentimeter kürzeren Radstand, etwas weniger als die Limousine. Es wirkt straffer, wird mit Querrillen nicht so gut fertig, und auch der Abrollkomfort ist schlechter. Insgesamt ergibt sich jedoch ein durchaus befriedigender, zum kultivierten Charakter des Wagens passender Komforteindruck, so daß den Insassen selbst auf ungepflegten Straßen keine sonderlichen Nehmerqualitäten abverlangt werden. ▷



Kraftvoll und kultiviert: Vierzylinder-Einspritzmotor

Technische Daten und Meßwerte

Peugeot 504 Cabrio

MOTOR

Vierzylinder-Viertakt-Reihenmotor, Bohrung x Hub 88,0 x 81,0 mm, Hubraum 1971 cm³, Verdichtungsverhältnis 8,8 : 1, Leistung 78 kW (106 PS) bei 5200/min, spezifische Leistung 39,5 kW/L (53,8 PS/L), maximales Drehmoment 172 Nm bei 3000/min, mittlere Kolbengeschwindigkeit bei Nenndrehzahl (5200/min), 14,0 m/s, fünffach gelagerte Kurbelwelle, seitliche Nockenwelle, über Stoßstangen und Kipphebel betätigte, hängende Ventile, Wasserkühlung mit Pumpe und Thermostat, Druckumlaufschmierung mit Hauptstromfilter, Ölinhalt Motor 4,0 L, mechanische Einspritzanlage Kugelfischer KF 5, elektrische Benzinpumpe, 56 L-Kraftstofftank im Heck, Batterie 12 V 60 Ah, Drehstromlichtmaschine 750 Watt.

KRAFTÜBERTRAGUNG

Hinterradantrieb, Einscheiben-Trockenkupplung, vollsynchronisiertes Vierganggetriebe mit Mittelschaltung, Übersetzungen: I. 3,59, II. 2,1, III. 1,37, IV. 1,0, R. 3,63, Achsantrieb 3,7 : 1.

FAHRWERK

Selbsttragende Karosserie, vorn Einzelradaufhängung an Querlenkern und McPherson-Federbeinen, hinten Einzelradaufhängung an Längslenkern und Schraubenfedern, hydraulische Teleskopstoßdämpfer, Zahnstangenservolenkung, hydraulische Zweikreisbremse, Bremskraftverstärker, Bremskraftregler, vorn und hinten Scheibenbremsen, mechanische Handbremse auf die Hinterräder wir-

kend, 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 1350 mm, Innenbreite vorn 1380 mm, hinten 1040 mm, Innenhöhe über Sitzhinterkante vorn 920 mm, hinten 850 mm, Sitztiefe vorn 490 mm, hinten 410 mm, Knieraum hinten 200 mm, Normknieraum 80 mm, Wendekreis links 10,2 m, rechts 9,9 m, 3/4 Lenkradumdrehungen von Anschlag zu Anschlag, Kofferraumvolumen nach auto motor und sport-Norm 256 Liter.

GEWICHTE

Leergewicht (vollgetankt) 1200 kg, davon Vorderachse 635 kg, Hinterachse 565 kg, Gewichtsverteilung 52,9 : 47,1, zulässiges Gesamtgewicht 1555 kg, Personenindexzahl 4,2, Leistungsgewicht vollgetankt 65 kW/t (11,3 kg/PS), bei Belastung mit 340 kg (4 Personen mit Gepäck) 50,6 kW/t (14,5 kg/PS).

FAHRLEISTUNGEN

Höchstgeschwindigkeit 183,7 km/h
entsprechende Drehzahl 5850/min
Beschleunigung (auf effektive Geschwindigkeiten, vollgetankt, 2 Personen)

0- 40 km/h	2,6 s
0- 60 km/h	4,6 s
0- 80 km/h	7,3 s
0-100 km/h	11,1 s
0-120 km/h	16,0 s
0-140 km/h	23,2 s

0-160 km/h	38,6 s
400 m mit stehendem Start	17,5 s
1 km mit stehendem Start	32,7 s

Elastizität (im IV. Gang)

40- 60 km/h	6,0 s
40- 80 km/h	11,6 s
40-100 km/h	17,5 s
40-120 km/h	24,1 s
40-140 km/h	33,3 s
40-160 km/h	49,1 s
1 km ab 40 km/h	36,3 s

Geschwindigkeitsbereiche

I. Gang	bis 55 km/h
II. Gang	13 bis 94 km/h
III. Gang	21 bis 144 km/h
IV. Gang	31 bis 197 km/h*

* theoretischer Wert

VERBRAUCH

Superbenzin	12,6 L/100 km
-----------------------	---------------

WARTUNG

Inspektion	alle 15 000 km
Ölwechsel	alle 7 500 km

RICHTPREIS

Peugeot 504 TI Cabriolet	DM 27 140,-
------------------------------------	-------------

HERSTELLER

Automobile Peugeot, 75, Avenue de la Grand Armée, 75761 Paris cédex 16, Frankreich.
Importeur: Peugeot Automobile Deutschland GmbH, Postfach 537, 6600 Saarbrücken.

Test Peugeot 504 Cabrio

Fast mehr noch als die solide technische Grundlage des offenen 504 erfreut den Frischluft-Fan, daß er es hier mit einem echten Cabrio zu tun hat – mit einem der letzten Vertreter einer leider aussterbenden Gattung, die durch neuzeitliche Targa-Konstruktionen nur höchst unzureichend ersetzt werden kann.

Beim Peugeot läßt sich das Stoffverdeck noch ganz herunterklappen und unter einer schmalen Abdeckplane mühelos verstauen. Kein Bügel, keine Fenster- oder Dachholme und keine Heckscheibe stören dann den unmittelbaren Kontakt zu Luft und Sonne oder zum nächtlichen Sternenhimmel.

Daß man diesen Kontakt nicht nur allein oder zu zweit erleben kann, ist ein weiterer Vorteil des Peugeot-Cabrios: Es ist als sogenannter 2+2 konzipiert, dessen hintere Sitzmulden zwei Kindern oder zumindest einem Erwachsenen – wenn der Beifahrersitz ein Stück vorgeschoben wird – zwar keine üppigen, aber doch ausreichende Platzverhältnisse offerieren. Auch das Gepäckabteil ist mit einem Fassungsvermögen von 256 Litern nach automotor und sport-Norm für ein Auto dieser Kategorie recht geräumig.

Wenn das Verdeck wegen unwirtlicher Witterung geschlossen werden muß – was sich genauso schnell und leicht bewerkstelligen läßt wie das Öffnen –, offenbaren sich zwei Nachteile, die den meisten Cabrios mehr oder minder eigen sind: eingeschränkte Sicht nach schräg hinten und laute Windgeräusche im oberen Geschwindigkeitsbereich. Dafür entschädigt das Peugeot-Verdeck durch beispielhafte Dichtheit. Weder bei starkem Regen noch beim Durchfahren automatischer Waschanlagen drang Nässe ins Innere des Testwagens.

Eine weitere konzeptionsbedingte Schwäche offener Autos ist die wegen des fehlenden, sonst zur Steifigkeit beitragenden Dachaufbaus ausgeprägtere Verwindungsneigung der Karosserie. Sie zeigt sich naturgemäß auch beim Peugeot-Cabrio, hält sich jedoch in durchaus akzeptablen Grenzen, so daß der Eindruck von Solidität und Seriosität, den dieses Auto vermittelt, nicht nennenswert leidet.

Betont seriös ist auch das äußere Erscheinungsbild des 504 Cabrios. Im Vergleich etwa zum jugendlich-fröhlichen VW Cabrio oder zum sportlichen Alfa Spider wirkt sein vom italienischen Styling-Altmeister Pininfarina entworfenes Kleid vornehm-zurückhaltend und, vor allem in einer entsprechenden Lackierung, irgendwie „fein“. Da außerdem seine Verbreitung in deutschen

Landen sehr gering ist – in seinen bisherigen achteinhalb Lebensjahren fand er hier nur 6500 Käufer –, läßt sich in ihm Cabriofahren, das „die denkbar freieste und ungezwungenste Form ist, sich mit einem Automobil vorwärts zu bewegen“ (Peugeot-Prospekt), in einer sonst zu diesem Preis (27 140 Mark) kaum zu erwerbenden Exklusivität genießen.

Fritz Reuter



Markantes Gesicht: Die Linienführung des 504 Cabrio wirkt attraktiv



Klassisches Cabrio: Das Verdeck läßt sich voll versenken



Guter Wetterschutz: Das Stoffdach trotzt auch Wolkenbrüchen