

# mot

auto-journal Nr. 2 DM 2.50  
26. Januar 1977

Belgien bfr 40.-; Dänemark dkr 7.50; Finnland Fmk 4.50; Italien lit 1200; Jugoslawien Din 26.-; Luxemburg lfr 41.-; Niederlande hfl 2.90; Norwegen nkr 6.50 (inkl. moms); Österreich öS 20.- (inkl. MwSt.); Schweden skr 6.50 (inkl. moms); Schweiz sfr 3.-; Spanien Ptas 90.-; USA \$ 1.50. Printed in Germany

## Die Auto-Zeitschrift



Test  
Renault 14

# Trumpf gegen den Golf?

**Diesel-  
Vergleich:  
Mercedes  
kontra  
Peugeot**



- **Fauler Zauber mit Lieferfristen**
- **Gibt es heimliche Sünderkarteien?**

**Welcher Diesel ist besser?**

**Peugeot 504 kontra Mercedes 240**

Der – hauptsächlich in der Ausstattung – stark verbesserte Peugeot 504 GLD kann in der Diesel-Konkurrenz jetzt viel besser gegen den Mercedes 240 D bestehen. Lohnt der Mercedes seinen Mehrpreis von rund 2000 Mark? Ein Vergleichstest über zweimal dreitausend Kilometer. **Seite 32**

**Das Golf-Cabrio kommt bald**

**Golf-Zweitürer als Cabrio mit Überrollbügel**

Der anhaltend gute Verkaufserfolg des Käfer-Cabrios machte den VW-Modellplanern Mut, es mit der Abwandlung des Golf in ein Viersitzer-Cabrio zu versuchen. Zumindest ein Prototyp ist in Wolfsburg bereits fertiggestellt. Alle Anzeichen deuten auf eine Vorstellung zur nächsten Internationalen Automobil-Ausstellung in Frankfurt im September 1977 hin. **Seite 10**

**Antenne richtig einbauen**

**Antennenfräser im Einsatz**

Jährlich werden zirka vier Millionen Autoantennen verkauft. Wo und wie die Antenne eingebaut wird, ist keineswegs gleichgültig. Die wichtigsten Einbauhinweise sind anschaulich illustriert. **Seite 50**

**Schnee und Eis**

**Wer darf hier fahren?**

Die Fahrpraxis hilft, hochprozentige, winterglatte Steigungen zu meistern. **Seite 60**

**Titel**

Fauler Zauber mit Lieferfristen 4

**Journal**

VW Golf Cabrio zur IAA 1977 10

Neuheiten, Notizen und Informationen 10

**Test**

 Test Renault 14:  
 Trumpf gegen den Golf? 24

 Großer Diesel-Vergleichstest:  
 Mercedes kontra Peugeot 32

**Technik**

 Prüfgeräte für die Bordelektrik:  
 Mit Lichtpistolen gegen  
 falsche Zündung 40

 Kraftstoff unter der Lupe:  
 Es geht auch ohne Blei 46

 Mach's doch selber:  
 Richtige Antenne –  
 am richtigen Platz 50

**Service**

 Test einmal anders:  
 Wie waschfreundlich ist Ihr Auto? 52

 Gefährliche Mischbereifung:  
 Eine Lücke im Gesetz 56

Gibt es heimliche Sünderkarteien? 58

 Fahrpraxis im Winter:  
 Tückische Bergstraßen 60

 Gebrauchtwagen-Report  
 Citroen CX/DS:  
 Ohne Servolenkung kaum gefragt 68

**Rubriken**

Leserbrief 62

Impressum 64

 Interview: „Wie geht es weiter,  
 Herr Gscheidle?“ 66

Pflegepaß Alfa Romeo Alfetta 1.6 74

Großer Diesel-Vergleichstest

# Mercedes kontra Peugeot

**Der Mercedes-Diesel gilt als teures Musterstück. Aber auch der Peugeot-Diesel wurde zum Herbst 1976 kultiviert. Kann der neueste Peugeot 504 GLD im direkten Vergleich gegen den Mercedes 240 D besser ankommen?**

**E**nde 1976 war die Welt für Mercedes noch in Ordnung. Von 100 Personenwagen, die im ganzen Jahr auf dem deutschen Markt mit Dieselmotor neu zugelassen wurden, trugen 95 den Stern auf der Motorhaube. In den kümmerlichen Rest von fünf Prozent teilten sich Opel, Peugeot, Citroen – und jetzt auch VW.

Dieses Verhältnis wird bis Ende 1977 mit Sicherheit

ganz anders aussehen. Vor allem durch den Golf D, später auch den Passat D, wird der Diesel-Markt erheblich ausgeweitet. Schätzungen lauten auf einen künftigen Mercedes-Anteil von nur noch 50 bis 60 Prozent in Deutschland.

Peugeot gehört zu den ältesten Verfechtern des Diesel-Prinzips, allerdings, dies sprach sich in den letzten beiden Jahrzehnten wenig

herum. Nur etwa 9000 Peugeot 504 mit Dieselmotor wurden in den letzten sechs Jahren auf dem deutschen Markt verkauft, gegenüber dem Hundertfachen an Mercedes-Dieseln.

Das soll und kann jetzt anders werden. Peugeot gehört zu den Großproduzenten auf diesem Sektor. Etwa 700 Dieselmotoren werden täglich im Zweigwerk Lille/Nordfrankreich gebaut –



für den 304, 504 und für kleine Lastwagen.

Die Produktion war stets begrenzt; die deutsche Importzentrale hatte deshalb nur wenig Interesse am Verkauf, der nur in grenznahen Gebieten (zu Frankreich und den Beneluxländern) größere Bedeutung erreichte. Dies war ein unglücklicher Kreislauf. Weil sich nur wenige Händler um den Peugeot-Diesel kümmerten (es

gab kaum Vorführwagen), blieb der Verkauf schleppend und die Werkstatt-Versorgung mangelhaft.

Der früheren 2,1 Liter/65 PS-Ausführung haftete außerdem der – nicht unbegründete – Ruf an, daß sie wesentlich rauher und lauter als der Mercedes 220 D oder 240 D lief. Selbst Taxifahrer wollten sich nicht so recht mit ihr anfreunden, trotz der unbestrittenen

Sparsamkeit und des sehr robusten Motors, der ohne weiteres Laufzeiten bis 200 000 Kilometer erreichte.

Der neue 2,3 Liter/70 PS-Motor im Peugeot 504 GLD ab September 1976 hat in vielen Punkten gewonnen. Er läuft wesentlich kultivierter, beschleunigt besser und bleibt erstaunlich sparsam. Deshalb kann der 504 GLD besser mit dem Mercedes 240 D konkurrieren.

Drei Fragen stehen bei allen Diesel-Modellen im Vordergrund: Wie teuer? Wie sparsam? Wie laut? Im Grundpreis kann der Peugeot 504 GLD bestens bestehen, er ist genau 2000 Mark billiger als der Mercedes 240 D mit gleich großem Innenraum. Dabei ist die Peugeot-Ausstattung – im

**In den Literpreisen für Diesel gab es Ende 1976 Unterschiede bis 12 Pfennig.**



## Mercedes kontra Peugeot

ganzen bewertet – keineswegs als schlechter zu bezeichnen. Manchen Vorteilen des Mercedes, wie Seitenschutzleisten, Wasserabweisleisten für alle Scheiben und serienmäßige Nebelleuchten stehen beim Peugeot das Halogenlicht und Schiebedach gegenüber. Natürlich ist der Mercedes vom Jahrgang 1976 das viel modernere und auch in der Aufprallsicherheit massivere Auto, aber der Peugeot ist nicht veraltet.

Im direkten Vergleich stört vor allem der abgeschrägte Peugeot-Gepäckraum. Das kostet mit 470 Litern viel Volumen gegenüber dem Mer-

Pluspunkte	Mercedes	Minuspunkte
<ul style="list-style-type: none"> <li>● Karosserie geräumig und sehr übersichtlich</li> <li>● Bedienung (bis auf Vorglühen/Anlassen) tadellos</li> <li>● Gepäckraum groß, hohe Zuladung</li> <li>● Heizung/Lüftung gut</li> <li>● Verbrauch niedrig</li> <li>● Wiederverkauf sehr günstig</li> </ul>		<ul style="list-style-type: none"> <li>● Vorglühen/Anlassen sehr umständlich</li> <li>● Servolenkung nur gegen Aufpreis</li> <li>● Lenkradposition ungünstig für kleine Personen</li> <li>● Heck sinkt unter Last tief ein</li> <li>● Halogenlicht nur Extra</li> </ul>

cedes mit 570 Litern. Dafür ist der – leichtere – Peugeot 504 GLD deutlich sparsamer. Der Testdurchschnitt von 9,9 Liter pro 100 km ist Bestwert für einen so bequemen Reisefühsitzer. Die Ver-

brauchsspannen reichten von 7,7 bis 11,8 Liter. Der 70 PS-Motor verbrauchte auf 2950 Kilometer kein Öl.

Der schwerere Mercedes 240 D konsumierte unter

dem Strich genau einen Liter pro 100 km mehr, Mittel 10,9 Liter (mit einer Spanne von 7,9 bis 13,5 Liter). Auch im Ölverbrauch erwies sich der Testwagen als Superstück, auf 3000 km war kein Nachfüllen notwendig. Dies steht im Gegensatz zu den Erfahrungen von einem runden Dutzend 240 D-Besitzer, die mot befragte und die einen durchschnittlichen Ölverbrauch von 1,0 bis 1,2 Liter pro 1000 km angaben (die Betriebsanleitung erlaubt maximal 2,5 Liter).

Der 70 PS-Dieselmotor im Peugeot 504 GLD nagelt nach dem Kaltstart nur etwas stärker als der 65 PS-

### Preise • Kosten • Extras • Mercedes 240 D

#### Festpreis ab Werk

Mercedes 240 D, Limousine viertürig 20 146,50 DM

#### Serienmäßige Ausstattung

**Außen:** Stoßstangen mit Gummibelag, Seitenschutzleisten, Wasser-Abweisleisten an allen Scheiben, Frontscheibe Verbundglas, heizbare Heckscheibe, Nebelleuchten, Nebelschlussleuchte, 2 Rückfahrleuchten.

**Innen:** Vierspeichenlenkrad mit Prall-Hupplatte und Kunstlederkranz, Tacho bis 160 km/h, Tageskilometerzähler, Tankinhalt (mit Reservelleuchte), Kühlwassertemperatur und Öldruckanzeige, Quarzuhr, regulierbare Instrumenten-Beleuchtung; Zughebel für Vorglühen/Anlassen, Kontrolleuchten für Vorglühen, Fußfeststellbremse und Verschleiß Scheibenbremsbeläge vorn, zweistufiger Scheibenwischer und Intervallschaltung, elektrischer Scheibenwascher, dreistufiges Gebläse (Heizungs- und Lüftungshebel beleuchtet); von innen einstellbarer Außenspiegel, abblendbarer Innenspiegel, Bodenteppich, Mittelarmstütze hinten, Schräghandgriffe an Vordertüren, beleuchteter Zigarettenanzünder und Ascher. Kopfstützen und Automatikgurte vorn, Ablagekasten an Vordertüren.

#### Sicherheits-Extras

Kopfstützen und Automatikgurte hinten 299,70 DM, Scheinwerfisch/waschanlage 416,25 DM, Halogenlicht 72,15 DM, Außenspiegel rechts 94,35 DM, Feuerlöscher montiert 53,28 DM.

#### Empfehlenswerte Extras

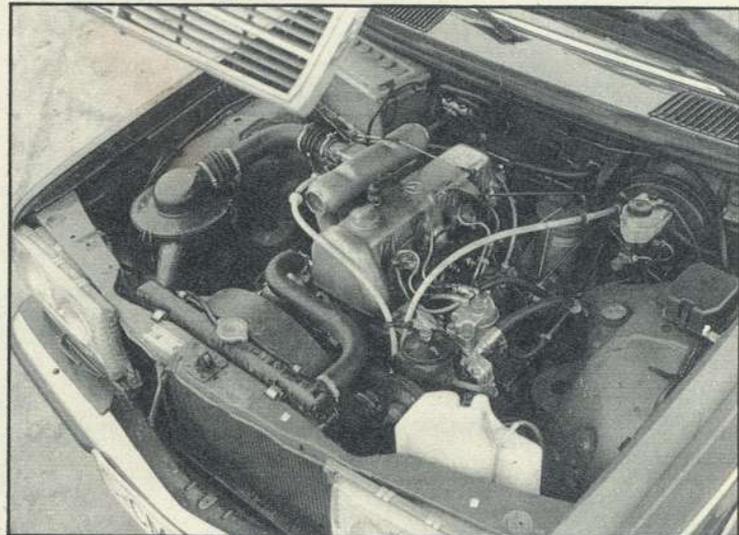
Servolenkung 643,80 DM, Automatik 1609,50 DM, verst. Generator 49,95 DM, Anhängerkupplung 460,65 DM, Zentralverriegelung 310,80 DM, Zweiklangfanfare 177,60 DM, Schloß Handschuhkasten 21,09 DM, Schiebedach (Windabweiser) 765,90 DM.

#### Kosten

Steuer	345,60 DM
Haftpflicht ca.	764,- DM
Feste Jahreskosten mit Nebenkosten ca.	1715,- DM
Wertverlust jährlich	3225,- DM
Feste Jahreskosten mit Wertverlust	4940,- DM
Laufende Kosten pro 100 Kilometer	18,90 DM
Monatliche Kosten ohne/mit Wertverlust: bei 15 000 Jahreskilometern	379,- DM / 648,- DM
Kosten pro Kilometer ohne/mit Wertverlust: bei 15 000 Jahreskilometern	30,3 Pf / 51,8 Pf



Tadellos ablesbare, blendfreie Instrumente im Mercedes



65 PS-Diesel-Vierzylindermotor des Mercedes 240 D

Dieselmotor im Mercedes 240 D. Einmal in Fahrt und bei voll durchgewärmten Motor besteht ein geringes Plus des Mercedes in der Lauf-ruhe, vor allem durch die aufwendigere Geräuschisolation zum Innenraum (siehe Meßwerte auf Seite 38/39). Dort stehen im Vergleich die Fahrleistungen, wobei der 504 GLD den 240 D in der Beschleunigung klar und in der Spitze etwas abhängt. In einem Punkt ist der Mercedes restlos veraltet. Der Zughebel fürs Vorglühen/Anlassen wirkt wie ein böser Scherz in der neuen Diesel-Zeit, wo selbst der einfachste Golf D für den halben Preis und natürlich auch der

Pluspunkte	Peugeot	Minuspunkte
<ul style="list-style-type: none"> <li>● Verbrauch sehr niedrig</li> <li>● Beschleunigung besser als beim Mercedes</li> <li>● Vorglühen/Anlassen mit dem Zündschlüssel</li> <li>● Karosserie geräumig</li> <li>● Grundpreis 2000 Mark niedriger</li> <li>● Schiebedach serienmäßig</li> </ul>		<ul style="list-style-type: none"> <li>● Wiederverkauf schwierig, hoher Wertverlust</li> <li>● Service-Versorgung</li> <li>● Gepäckraum klein</li> <li>● Heizwirkung schwach</li> <li>● Seitenschutzleisten fehlen</li> <li>● Servolenkung nicht lieferbar</li> <li>● Bedienungsprobleme</li> </ul>

Peugeot nur mit dem Zündschlüssel zum Leben erweckt werden.

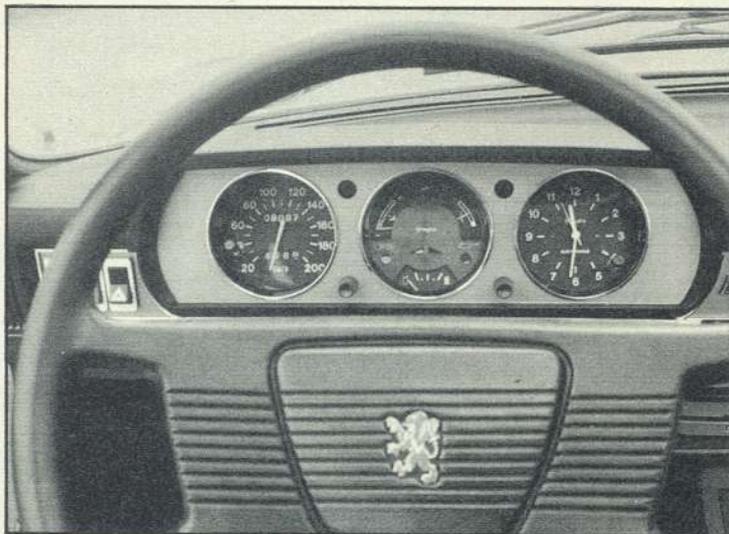
Die 2000 Mark Mehrpreis für den 240 D im Vergleich zum 504 GLD sind auf lange Sicht

jedoch gut angelegt. Mehr als diesen Betrag bekommt der Mercedes-Besitzer später über den Gebrauchtmkt wieder zurück, der auch in Zukunft Mercedes-Domäne bleibt. EM

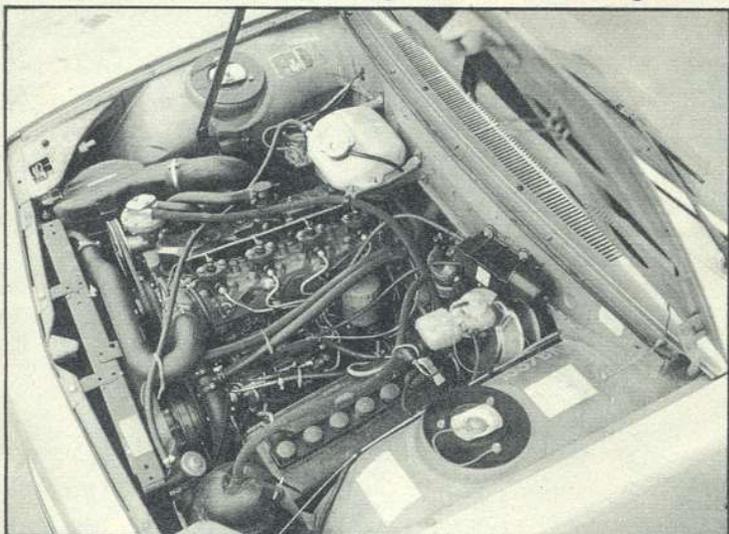
### Gesamturteil

**Der Peugeot 504 GLD ist spritziger und sparsamer. Aber der Mercedes 240 D bietet trotz 2000 Mark Mehrpreis unter dem Strich – bis auf das umständliche Vorglühen und Anlassen – mehr, besonders auf lange Sicht gesehen.**

Testanalysen siehe Seite 38/39



Weißer Ziffern und Zeiger auf grauem Grund im Peugeot



70 PS-Diesel-Vierzylindermotor im Peugeot 504 GLD

Fotos: Hehl

### Preise • Kosten • Extras • Peugeot 504 GLD

#### Richtpreis ab Auslieferungslager (mit 165 DM Vorracht)

Peugeot 504 GLD, Limousine viertürig	18 360 DM
--------------------------------------	-----------

#### Serienmäßige Ausstattung

**Außen:** Stoßstangenhörner, Chromleisten seitlich unten, H4-Licht, Frontscheibe Verbundglas, heizbare Heckscheibe, 2 Rückfahrleuchten, serienmäßig Schiebedach.

**Innen:** Vierspeichenlenkrad mit Hup-Prallplatte (Zweiklanghorn) und Kunstlederkrantz, Tacho bis 200 km/h, Tageskilometerzähler, Kühlwassertemperatur, Voltmeter (Batterie-Ladezustand) und Tankinhalt, Quarzuhr mit Sekundenzeiger, regulierbare Instrumenten-Beleuchtung, Kontrollleuchten für Vorglühen und Handbremse, Vorglühen/Anlassen mit Zündschlüssel; zweistufiger Scheibenwischer mit Fingertipp-Schnellschaltung, elekt. Scheibenwascher, stufenloses Gebläse (Heizungs- und Lüftungshebel beleuchtet); abblendbarer Innenspiegel, Bodenteppich, Mittelarmstütze hinten, Schräghandgriffe an allen Türen, Aschenbecher und Zigarettenanzünder beleuchtet, Schloß für Handschuhkastendeckel, zwei Ablagefächer unter Armaturenbrett, 2 Türkontakte hinten. Automatikgurte, Kopfstützen vorn.

#### Nachrüstung beim Händler

Halogen-Nebelleuchten, Nebelschlußleuchte, Automatikgurte hinten, Seitenschutzleisten, Windabweiser (aufsteckbar) mit Schiebedach.

#### Luxus-Extra

Metallic-Lack 270 DM.

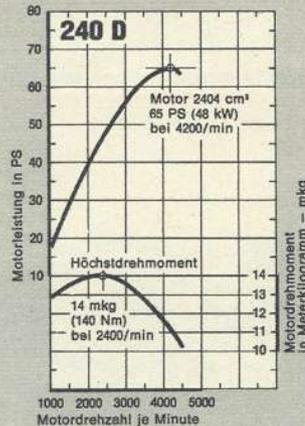
#### Kosten

Steuer	331,20 DM
Haftpflcht ca.	764, – DM
Feste Jahreskosten mit Nebenkosten ca.	1640, – DM
Wertverlust jährlich	2910, – DM
Feste Jahreskosten mit Wertverlust	4550, – DM
Laufende Kosten pro 100 Kilometer	17,90 DM
Monatliche Kosten ohne/mit Wertverlust:	
bei 15 000 Jahreskilometern	360, – DM / 603, – DM
Kosten pro Kilometer ohne/mit Wertverlust:	
bei 15 000 Jahreskilometern	28,8 Pf / 48,2 Pf

# Daten und Meßwerte Mercedes 240 D

## Motor

65 PS (48 kW) bei 4200/min, 14 mkg (140 Nm) bei 2400/min, Verdichtung 21,0 für Dieselmotor. Bohrung/Hub 91/92,4 mm, Hubraum: Steuerformel 2376 cm<sup>3</sup>, effektiv 2404 cm<sup>3</sup>. Vierzylinder-Reihenmotor mit obenliegender Nockenwelle. Kühlsysteminhalt 9,6 Liter, Ölinhalt Motor 5,0 Liter. Bosch-Einspritzpumpe, Leerlaufverstellung am Zughebel für Vorglühen und Starten. 65 Liter-Tank über der Hinterachse. Batterie 88 Ah, Generator 490 Watt, a. W. 770 Watt. Glühkerzen: Bosch oder Beru.



## Fahrleistungen

**Höchstgeschwindigkeit:** Werksangabe 138 km/h; mot-Messungen ergaben 134,3 km/h effektiv. Motor riegelt nach der Nenn-drehzahl nicht spontan ab.

**Dritter Gang:** Höchstgeschwindigkeit Tacho 115 km/h = effektiv 111 km/h.

**Elastizität:** Vollgasbeschleunigung im vierten Gang mit zwei Personen ab 50 km/h; Elastizität befriedigend.

**Leistungsgewicht:** Testwagen vollgetankt 22,2 kg pro PS.

**Zwischenbeschleunigung:** Vollgas im vierten Gang von 60 auf 100 km/h in 20,0 s und von 80 auf 120 km/h in 32,8 s.

**Beschleunigungswerte:**

0 bis 60 km/h . . . . .	9,2 s	80 km/h . . . . .	65 dB(A)
0 bis 80 km/h . . . . .	18,8 s	100 km/h . . . . .	68 dB(A)
0 bis 100 km/h . . . . .	27,1 s	120 km/h . . . . .	72 dB(A)
0 bis 120 km/h . . . . .	52,8 s	130 km/h . . . . .	74 dB(A)

## Innengeräuschwerte im 4. Gang:

Leerlauf . . . . .	52 dB(A)
60 km/h . . . . .	62 dB(A)

## Bremswege auf trockener Straße:

aus 50 km/h . . . . .	ca. 13 m
aus 100 km/h . . . . .	ca. 53 m

## Kraftübertragung

Hydraulisch betätigte Kupplung, Vierganggetriebe mit Mittelschaltung, Untersetzungen: 3,9-2,3-1,41-1,0-R. 3,66; Ölinhalt Getriebe 1,6 Liter. Auf Wunsch Automatik, Untersetzungen: 3,98-2,39-1,46-1,0-R. 5,47; Ölinhalt: bei Neufüllung 6,1 Liter, bei Ölwechsel 4,8 Liter. Antrieb auf Hinterräder, Untersetzung 3,69.

## Wirtschaftlichkeit

### Verbrauch (Diesel, Liter/100 km):

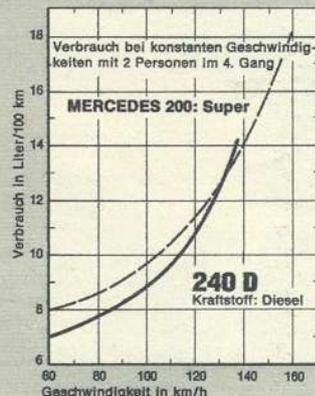
zügig . . . . .	7,9-9,3
scharf . . . . .	9,9-12,0
Kurzstrecke . . . . .	10,9-13,5
Mittelwert . . . . .	10,9

Ölverbrauch nicht meßbar.

**Wartung:** Erste Inspektion mit Ölwechsel nach 500-1000 km; alle 7500 km Schmierdienst mit Ölwechsel. Alle 15 000 km oder mindestens zweimal jährlich: Inspektion mit Ölwechsel.

**HUK-Typklasse:** 31/19 (Teil-/Vollkasko).

**Garantie:** Ein Jahr nach Erstzulassung ohne Kilometerbegrenzung, auch bei Besitzerwechsel.



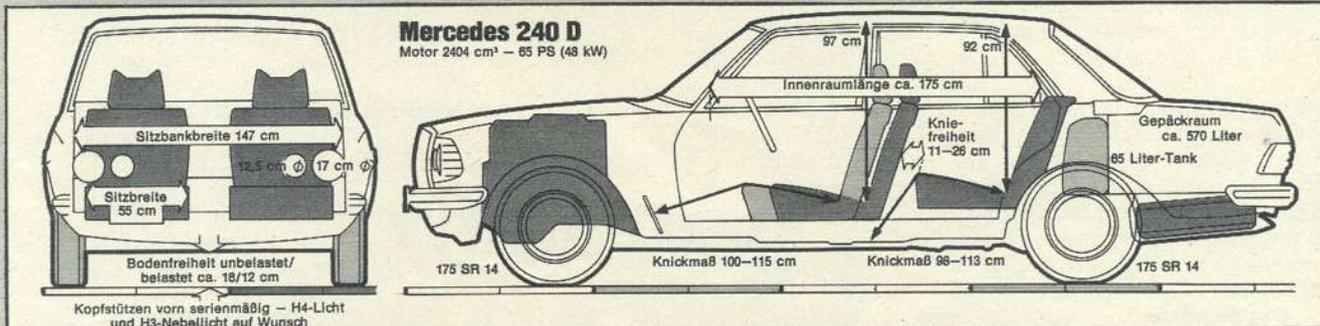
## Fahrwerk

Radführung vorn an doppelten Querlenkern, hinten an Dreiecksschwingen (Diagonal-Pendelachse), vorn und hinten Schraubenfedern und Stabilisatoren, vorn Gummizusatzfedern. Kugelumlauflenkung mit Lenkungsdämpfer und hydraulische Lenkhilfe (Servo nicht serienmäßig), Untersetzung mit/ohne Servo 14,2/22,36. Stahlgürtelreifen 175 SR 14, Testwagen Michelin zX. Vorn und hinten Scheibenbremsen, Zweikreisbremsanlage mit Bremskraftverstärker und Bremskraftregler hinten; Fußfeststellbremse mechanisch auf Hinterräder wirkend.

## Maße und Gewichte

**Außenmaße:** Länge 472,3 cm, Breite 178,6 cm, Höhe (unbelastet) 143,8 cm; Radstand 279,5 cm, Spurweite vorn/hinten 148,8/144,6 cm. Leergewicht fahrfertig/Zuladung/zulässiges Gesamtgewicht 1385/520/1905 kg; Leergewicht des Testwagens vollgetankt/tatsächliche Zuladung 1440/465 kg. Anhängelast

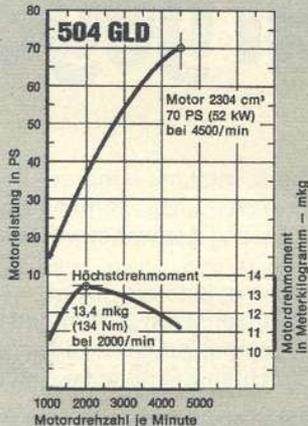
gebremst/ungebremst 1200/730 kg, Achsstützlast 50 kg, Dachlast bis 80 kg. Lenkradumdrehungen (Servo) Anschlag/Anschlag 3,0, Normallenkung 4,6; Wendekreis li/re 11,2/11,1 m, Spurbreite li/re 10,6/10,5 m; Ausparkabstand 1,25 m, Gesamteinparkabstand 6,15 m. Karosserieschwingenzahlen v/h: 68/72 je Minute.



# Daten und Meßwerte Peugeot 504 GLD

## Motor

70 PS (52 kW) bei 4500/min, 13,4 mkg (134 Nm) bei 2000/min, Verdichtung 22,2 für Dieselmotoren. Bohrung/Hub 94/83 mm, Hubraum: Steuerformel 2288 cm<sup>3</sup>, effektiv 2304 cm<sup>3</sup>. Vierzylinder-Reihenmotor, 20° nach rechts geneigt, seitliche Nockenwelle. Kühlsysteminhalt 10,0 Liter, Ölinhalt Motor 5,0 Liter. Bosch-Einspritzpumpe, Vorglühen und Starten mit Zündschlüssel. 56 Liter-Tank unter Kofferraum. Batterie 65 Ah, Generator 500 Watt. Glühkerzen: Bosch.



## Fahrleistungen

**Höchstgeschwindigkeit:** Werksangabe 141 km/h; mot-Messungen ergaben 142,9 km/h effektiv. Motor riegelt bei Nenndrehzahl spontan ab.

**Dritter Gang:** Höchstgeschwindigkeit Tacho 108 km/h = effektiv 104,3 km/h.

**Elastizität:** Vollgasbeschleunigung im vierten Gang mit zwei Personen ab 50 km/h; Elastizität gut.

**Leistungsgewicht:** Testwagen vollgetankt 18,7 kg pro PS.

**Zwischenbeschleunigung:** Vollgas im vierten Gang von 60 auf 100 km/h in 18,9 s und von 80 auf 120 km/h in 24,5 s.

Beschleunigungswerte:		80 km/h . . . . .	68 dB(A)
0 bis 60 km/h . . . . .	8,1 s	100 km/h . . . . .	71 dB(A)
0 bis 80 km/h . . . . .	14,3 s	120 km/h . . . . .	76 dB(A)
0 bis 100 km/h . . . . .	22,4 s	140 km/h . . . . .	81 dB(A)
0 bis 120 km/h . . . . .	38,0 s		

## Innengeräuschwerte im 4. Gang:

Leerlauf . . . . .	56 dB(A)
60 km/h . . . . .	64 dB(A)

## Bremswege auf trockener Straße:

aus 50 km/h . . . . .	ca. 13 m
aus 100 km/h . . . . .	ca. 52 m

## Kraftübertragung

Hydraulisch betätigte Kupplung, Vierganggetriebe mit Mittelschaltung, Untersetzungen: 3,66-2,19-1,41-1,0-R. 3,74; Öl-inhalt Getriebe 1,15 Liter. Antrieb auf Hinterräder, Untersetzung 3,89; Automatik nicht lieferbar.

## Fahrwerk

Radführung vorn an Federbeinen mit unteren Querlenkern, hinten an Dreiecksschräglenkern, vorn und hinten Schraubfeder und Stabilisatoren. Zahnstangenlenkung, Untersetzung 22,2; Servolenkung nicht lieferbar. Gürtelreifen 175 SR 14, Testwagen Dunlop SP, zulässig 185 SR 14. Vorn und hinten Scheibenbremsen, Zweikreisbremsanlage mit Bremskraftverstärker und Bremskraftregler hinten; Handbremshebel zwischen den Vordersitzen, mechanisch auf Hinterräder wirkend.

## Wirtschaftlichkeit

### Verbrauch (Diesel, Liter/100 km):

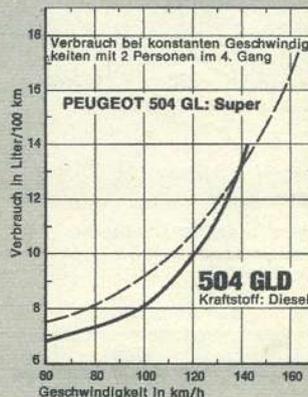
zügig . . . . .	7,7- 9,0
scharf . . . . .	9,2-10,7
Kurzstrecke . . . . .	9,5-11,8
Mittelwert . . . . .	9,9

Ölverbrauch nicht meßbar.

**Wartung:** Erste Inspektion mit Ölwechsel nach 1000 km; alle 5000 km Schmierdienst mit Ölwechsel. Alle 10 000 km oder mindestens zweimal jährlich Inspektion mit Ölwechsel.

**HUK-Typklassen:** 20/19 (Teil-/Vollkasko).

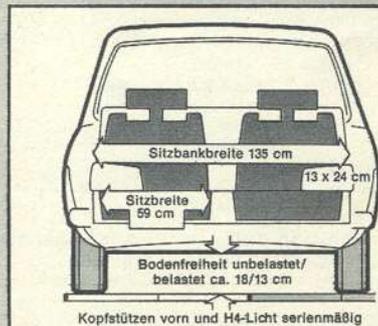
**Garantie:** Ein Jahr nach Erstzulassung ohne Kilometerbegrenzung, auch bei Besitzerwechsel.



## Maße und Gewichte

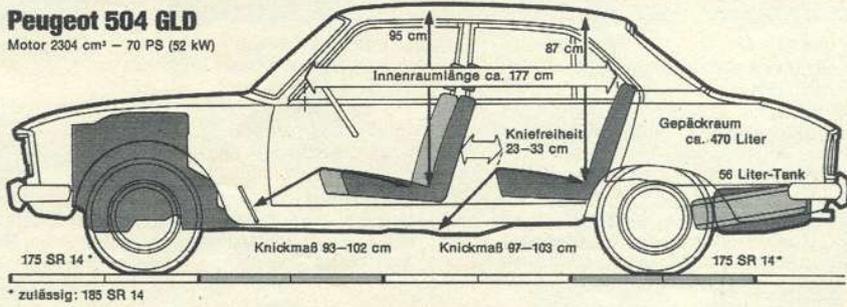
**Außenmaße:** Länge 449,4 cm, Breite 169,5 cm, Höhe (unbelastet) 146,6 cm; Radstand 274 cm, Spurweite vorn/hinten 142/133 cm. Leergewicht fahrfertig/Zuladung/zulässiges Gesamtgewicht 1300/480/1780 kg; Leergewicht des Testwagens vollgetankt/tatsächliche Zuladung 1310/470 kg. Anhängelast gebremst/unge-

bremst 800/675 kg, Achsstützlast 50 kg, Dachlast bis 50 kg. Lenkradumdrehungen Anschlag/Anschlag 4,4; Wendekreis li/re 10,8/11,1 m. Spurkreis li/re 10,2/10,5 m; Ausparkabstand 1,30 m, Gesamteinparkabstand 5,90 m. Karosserieschwingzahlen v/h: 80/92 je Minute.



### Peugeot 504 GLD

Motor 2304 cm<sup>3</sup> - 70 PS (52 kW)



\* zulässig: 185 SR 14