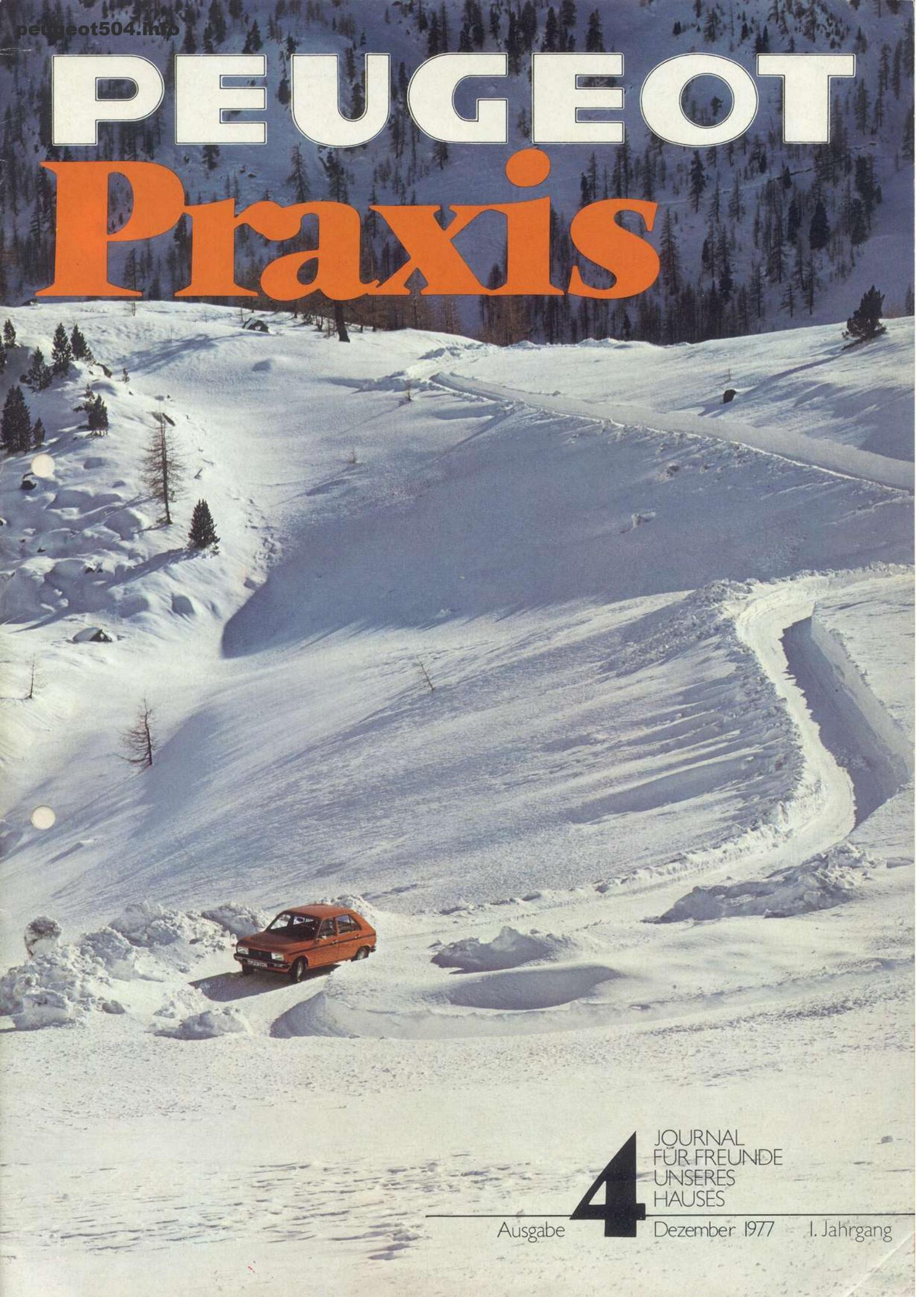


# PEUGEOT

# Praxis



JOURNAL  
FÜR FREUNDE  
UNSERES  
HAUSES

Ausgabe

4

Dezember 1977

I. Jahrgang

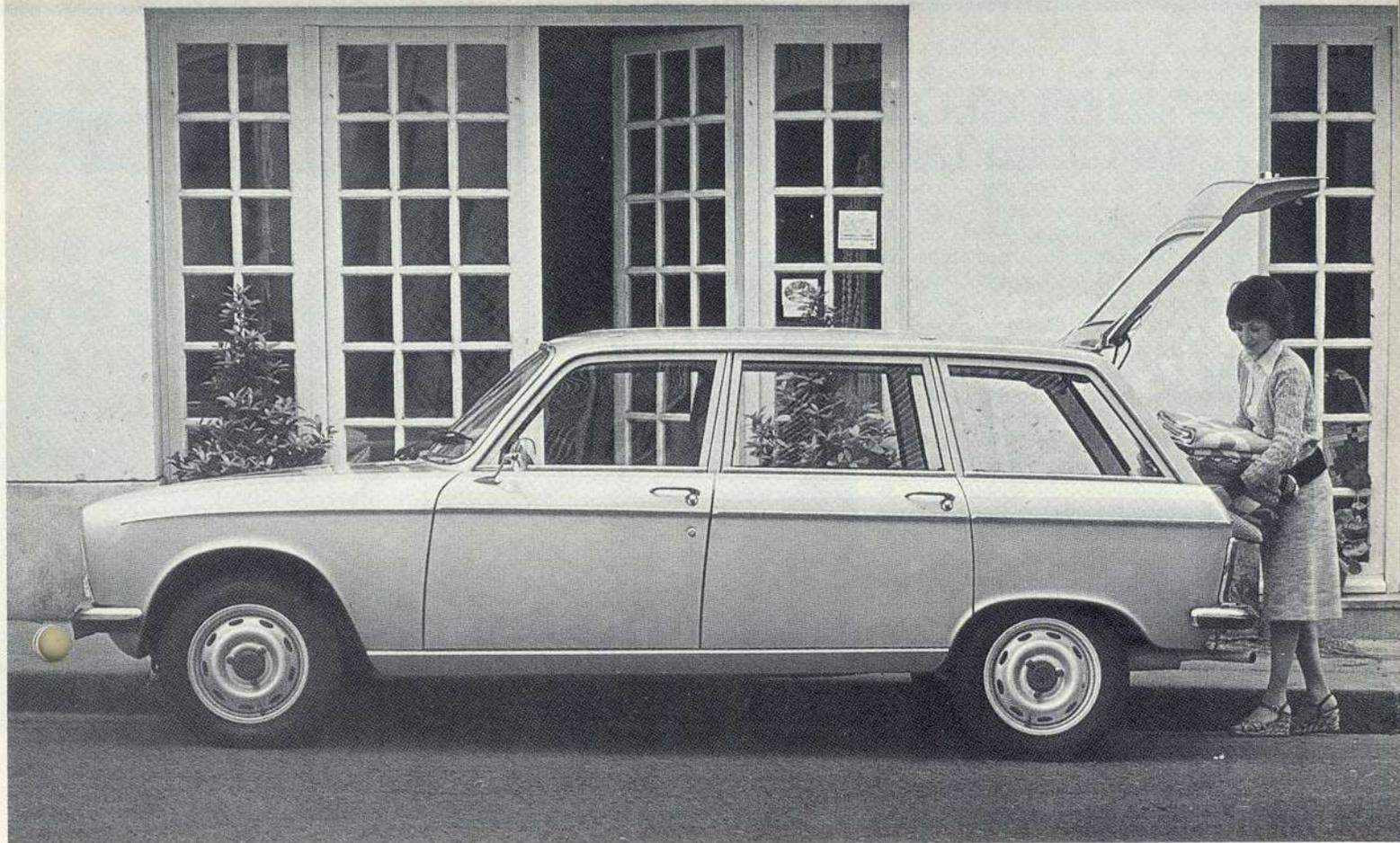


# Kombilimousinen-Familie

In den Gesichtern sind sie ihren Limousinen-Brüdern gleich. Wohl aber zeigen sie ihre „kleinen“ Unterschiede im Profil. Besser noch lassen sich diese während einer Proberunde mit einer der fünf PEUGEOT-Kombilimousinen erfahren.

Zur Familie gehören der 304 Break GL und SL, der 504 Break L, GL sowie der 504 Familiare. Ihre Ansprüche an einen Kombi werden Sie leiten, lieber Leser, wenn Sie den auswählen, der Ihren Ansprüchen gerecht wird. Unser Urteil: Überzeugend sind alle.

Der 304 Break GL zum Beispiel: Von der 304-Limousine hat er die technische Perfektion,



vom Transporter das Konzept, auf kleinem Raum sperrige und schwere Lasten verstauen zu können. Dies gelingt: Selbst bei neun Zentnern Zuladung beweist er seine gute Straßenlage. Die zwei möglichen Motoren: Ein „Benziner“ mit 43 kW/59 DIN-PS oder ein Diesel mit 33 kW/45 DIN-PS.

Und der 304 Break SL: Seine Ladefläche setzt nur 53 cm über dem Boden an. Sein Ladevolumen beträgt knapp 700 l — bei umgeklappter Rückbank gar 1475 l. Ist das nichts für einen Kombi mit 1290 cm<sup>3</sup> und 48 kW/65 DIN-PS, der dabei eine Höchstgeschwindigkeit von 150 km/h erreicht?

Wirtschaftlich, komfortabel und variabel sind sie alle aus der Break-Familie. Die Ladeleistung des 504 Break L (mit 1796-cm<sup>3</sup>-Benzinmotor und 54 kW/73 DIN-PS oder 2112-cm<sup>3</sup>-Dieselmotor mit 43 kW/59 DIN-PS) beispielsweise ist von 1,61 m<sup>2</sup> bis 2,40 m<sup>2</sup> (bei umgeklappter Rücksitzbank) variabel. 670 kg darf man ihm aufpacken.

Beim 504 Break GL — der aus sicherheitstechnischer Sicht genauso wenig ein „Sparmodell“ ist wie seine Brüder: Verbundglasfrontscheibe, Kurvenstabilisatoren, Zweikreis-Bremssystem gehören zur Ausstattung — stehen zwei Motoren zur Wahl: Ein 1971-cm<sup>3</sup>-

Vergasermotor mit 71 kW/96 DIN-PS (auf Wunsch auch mit Automatik) oder ein 2304-cm<sup>3</sup>-Dieselmotor mit 51 kW/70 DIN-PS.

Der 504 Familiare hingegen steckt voller Vorteile für die Familie. Im Handumdrehen verwandeln Sie den „Mini-Bus“ in eine geräumige Liefer-Limousine: Die Ladefläche läßt sich durch Umklappen der hinteren Sitzbank vergrößern. Seine übrige Ausstattung entspricht der des GL.

Der ganz besondere Break-Vorteil: Sie brauchen bei keinem auf Limousinen-Komfort zu verzichten und gewinnen Kombi-Vorzüge hinzu.

## PEUGEOT 504 GL im Test:

Schiller mag, wie so mancher seiner Zeitgenossen auch, durchaus schon von „Automobilen“ — also „sich selbst Bewegendem“ — geträumt haben: von einem Fahrzeug, das nicht von Pferden gezogen werden muß. An den Test eines solchen Gefährts hat er gewiß noch nicht einmal im Traum gedacht. Aber er trifft mit seinen Versen im „Lied von

### *Orkan und Regen ständige Begleiter*

der Glocke“, auf den Test mit dem PEUGEOT 504 GL bezogen, genau dem Nagel auf den Kopf: „Doch mit des Geschickes Mächten ist kein ew'ger Bund zu flechten.“ In unserem Fall war mit dem Wetter nicht einmal ein sehr vorübergehender „Bund“ möglich. Einfach katastrophal.

Da ergibt sich — mehr als sonst schon gewohnt — ausgesprochene Terminenge: Für drei Tage steht der Testwagen nur zur Verfügung, keine Stunde länger. Nicht zu ändern, also wird entsprechend geplant und disponiert, um diese sehr knappe Zeit wenigstens voll auszunutzen und doch die unbedingt erforderlichen Kilometer auf unterschiedlichsten Strecken — und damit Erfahrung — zu „sammeln“ und auch noch die nötigen Meßfahrten unterzubringen. Dann ist es soweit. Und just da öffnet der Himmel seine Schleusen. Schickt Schnee, lange bevor einer in unseren Breiten damit rechnet, und Regen gleich tonnenweise, was die Wolken hergeben. Vor allem aber bläst Sturm übers Land, schwillt — und das nicht nur in kurzen Böen — zum Orkan an, daß es Dächer verweht, Bäume knickt und vielerlei Verheerungen anrichtet.

Drei Tage lang tobt das Unwetter in unverminderter Stärke. Eben jene drei Testtage, die zur Verfügung standen. Ich fuhr nord-



wärts in der Hoffnung, dort erträglichere Verhältnisse vorzufinden. Keine Spur. Ich wandte mich nach Westen, nach Süden: Orkansturm und Regengüsse waren die ständigen Begleiter.

Kapituliert habe ich nicht. Aber ein Testbericht in gewohnter Weise kann dies nicht sein. Dazu waren die Verhältnisse während der Testfahrten zu ungewöhnlich. Schließlich wurde aus der Not eine Tugend gemacht und der PEUGEOT 504 GL eben unter besonderen, extremen Verhältnissen getestet. Und solche, außerhalb des Gewohnten liegende Erfahrungen — unter schwierigsten Bedingungen auf 1083 Testkilometern gesammelt — können durchaus sehr aufschlußreich sein und Sie, lieber »PEUGEOT-Praxis«-Leser, vielleicht gerade und besonders interessieren.



Das Fahrzeug selbst hat übrigens dazu geführt, diesen völlig unüblichen Weg ein-

zuschlagen und einmal nicht die Testbedingungen zu diktieren, sondern sie sich ausnahmsweise diktieren zu lassen.

Auf der „Flucht“ in vermeintlich günstigere nördliche Regionen: Heulender Sturm zerrt an den Automobilen auf der Rhön-Autobahn und macht aus mancher Spur eine Schlangenlinie. Die meisten Fahrer verlang-

### *Bewundernswert stabil*

samen zusehends ihr Tempo, weil sie den Wagen nicht mehr halten können.

Der Orkan bläst, an- und abschwelend, auch an den Seitenwänden und übers Dach der PEUGEOT 504 GL in heftigem Stakkato seine erregende Melodie. Aber dem Fahrzeug kann er nichts anhaben; der Wagen zieht mit bewundernswerter Sturheit seine Bahn. Nicht einmal am Lenkrad ist etwas von der wilden Jagd zu spüren, die draußen entlangtobt. Kein verräterisches Rucken

*Zu den „Neuesten“ auf dem weltweiten Automobilmarkt gehört der PEUGEOT 504 GL gewiß nicht; aber trotz seiner scheinbaren Bejahrtheit hat sein „Bild“ — ob nun in schräger Frontansicht (oben) oder als Silhouette in der Fahr-Aufnahme (rechts) — nichts von seinem Prestige eingebüßt: Beweis für ein weniger modisch betontes als vielmehr zeitlos gültiges, funktionell und in seiner Wirtschaftlichkeit noch immer überzeugendes und auch optisch ansehnliches Design. Individualisten mögen nun einmal auch Automobile, die nicht „von der Stange“ kommen — und PEUGEOT-Fahrer sind meistens Individualisten.*



# Mobilkomfort



wird merkbar; kein Mehraufwand ist erforderlich an Kraft, um das Auto genau zu dirigieren. Das driftet weder zur Seite, noch versucht es auszubrechen, aufzubooken; es liegt vielmehr wie das oft zitierte „Brett auf der Straße“.



Da nun kam die Idee, den PEUGEOT 504 GL bewußt im Sturm zu testen. Was er da wohl hergibt? Wie er sich da verhält? Für das Verhalten — das war schon bald klar und wurde in den drei Tagen nur stets neu erhärtet, nie auch nur graduell abgeschwächt — verdiente er sich eine glatte Eins. An der war nichts zu rütteln, wie der Orkan auch nicht an dem Wagen zu rütteln vermochte, so sehr er tobte.

Das reizte dann doch, auch unter so erschwerenden Bedingungen zu messen, zu stoppen. Die Resultate waren erstaunlich, nur mit Hochachtung vor diesem Auto zu registrieren:

Für längere Autobahnstrecken — zwischen 48 und 70 km — wurden Durchschnittsgeschwindigkeiten ermittelt, die zwischen 147,78 und 154,74 km/h lagen. Klar, daß sich diese hohen Werte nur bei trockener Fahrbahn halten ließen, daß ich wegen der Aquaplaning-Gefahr sofort mit dem Tempo herunterging, als sich zum Sturm noch Regengüsse, teils vermischt mit Schnee, gesellten. Das Gefühl der Sicherheit, ja ausgesprochenen Geborgenseins blieb auch dann, als das Wasser in dicken Schnüren gegen die Scheiben peitschte und die Fahrbahn mitunter in einen bewegten See verwandelte.

„Gemütlich“ ist es ja nun wirklich nicht, bei solchem Wetter über Land zu fahren; aber

der PEUGEOT 504 GL machte auch solches Reisen erträglich. Das untrügliche Gefühl der Sicherheit wird einem dann um so mehr bewußt.

Stabilität und Sturmfestigkeit zeigten sich besonders deutlich; der sture Geradeauslauf auf der Autobahn imponierte ebenso wie die souveräne Neutralität, mit der er sich durch das Kurvenlabyrinth bergiger Landstraßen im Knüll und rund um den Hohen Meißner lenken ließ. Probleme gab es da einfach nicht; selbst auf nasser Fahrbahn haftete der PEUGEOT 504 GL zuverlässig und stand

## Mit 150 km/h im Sturm

jede noch so spitze Kehre mühelos durch. Er hat darin ja einen ganz eigenartigen Charakter (Kompliment für die Konstrukteure!): Er läßt sich so straff durch Kurven „ziehen“, als gäbe es für ihn keinen Schub, als wolle er den Heckantrieb geradezu „verleugnen“. Die Verteilung der Massen ist offensichtlich so genial gelöst, daß auch bei dem mit nur zwei Personen — und praktisch ohne Gepäck — besetzten Fahrzeug alles ideal ausgeglichen wirkt. Seiten- oder Nickneigung sind ihm fremd; vom Aufschaukeln hält er nichts.

Der PEUGEOT 504 GL blieb auch unter den erschwerenden Bedingungen dieser Testfahrt selbst in scharf gezogenen Kurven angenehm aufrecht. Er zeigte nicht die geringste Tendenz zu irgendwelchen Unarten, die sich ja am ehesten bei so problematischen, zeitweise schon katastrophalen Witterungsverhältnissen bemerkbar gemacht hätten.

Auf diesen Fahrten spürte ich besonders, wieviel ein so aufwendiges Sicherheitsfahrwerk — Einzelradaufhängung mit gezogenen Hinterachslenkern und Schraubenfedern mit hydraulischen, doppeltwirkenden Teleskopstoßdämpfern und Kurvenstabilisatoren — doch wert ist, wieviel einem so technisch perfekt konzipierten und gebauten Automobil zuzumuten ist.

Zumutbar auch, weil zum Sicherheitspaket — sozusagen in der Hinterhand für den Fall der Fälle bereitgehalten — noch eine solide Zweikreis-Bremsanlage mit Scheibenbremsen vorn, mit Bremskraftverstärker und Bremskraftregler gehört. Sie arbeiten, wenn es notwendig wird, sehr zügig und kraftvoll, dabei nie abrupt, sondern ausgesprochen schonend — für Insassen, Fahrzeug und Reifen. Und die gesamte Anlage ist ständig überwacht; eine Kontrolllampe gäbe sofort Signal, falls an irgendeinem Teil der Bremsanlage etwas defekt wäre.

In den Kurven des nordhessischen Berglandes imponierte — erst recht unter den

## Bemerkenswert neutral

gegebenen Umständen — noch eines besonders: das Handling des PEUGEOT 504 GL. Er ließ sich ungemein präzise, dabei sehr leicht lenken, erwies sich auch auf engem Manövrierraum angesichts seiner Größe als ausgesprochen wendig, was ihn auch zu einem idealen Fahrzeug im Stadtverkehr mit seinen oft engen und schwer anzufahrenden Parklücken macht. Ausgesprochen stur blieb er auch bei kräftigerem Anbremsen stets in seiner Spur; davon ließ er sich nie irgendwie beeindrucken.



Beeindruckt hat um so mehr der Komfort, der im Innern geboten wird. Den weiß man erst so recht zu schätzen, wenn draußen so mieses Wetter tobt. Von Kälte, Zug oder Feuchtigkeit nichts zu spüren; die Temperatur ließ sich stets angenehm regulieren. Vor allem aber blieben die Scheiben — vorn und an den Seiten dank günstiger Luftströmung (notfalls mit Gebläse-Hilfe), die Heckscheibe ist großflächig beheizbar — stets klar, der überaus großzügige Rundumblick frei.

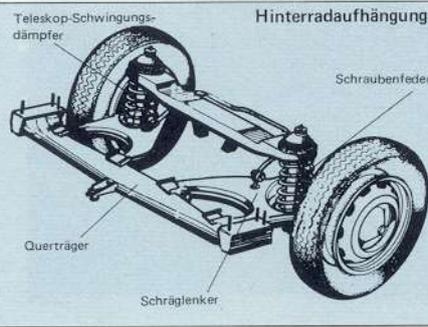
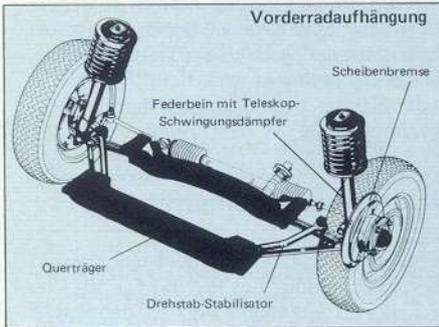
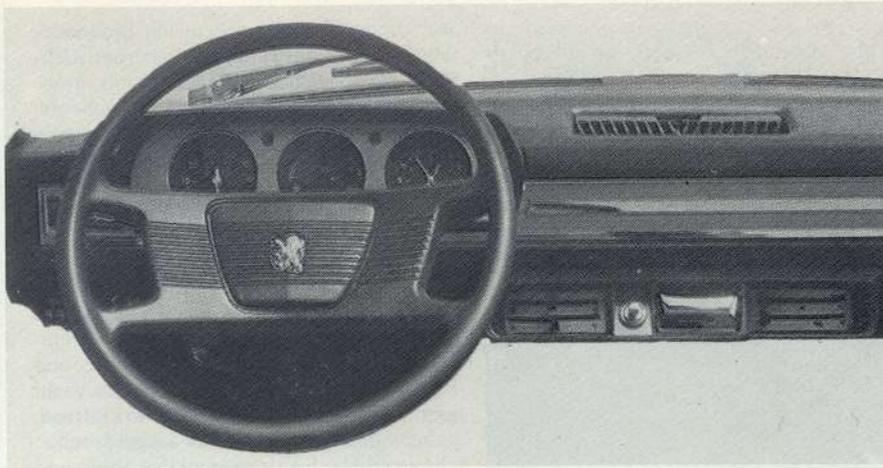
Der Fahrer hat es im PEUGEOT 504 GL — und das zeigte sich unter den erschwerenden Bedingungen besonders deutlich — insgesamt ausgesprochen gut; seine Arbeit wird ihm in vielerlei Hinsicht erleichtert. Vorzüg-

## Aufwendiges Sicherheitspaket macht sich bezahlt

lich ist die Sicht nach allen Seiten; die Bedienungshebel und -knöpfe sind direkt erreichbar; die Kontrollinstrumente liegen durchweg günstig im Blickfeld. Sie sind übrigens sehr klar in den Symbolen und farblich kontrastreich voneinander abgesetzt.

Vor allem läßt sich der Wagen nicht nur ausgezeichnet lenken, sondern ebenso leicht





*Klar und übersichtlich, also fahrerfreundlich, präsentiert sich das Cockpit des PEUGEOT 504 GL (oben links); auch Bedienungshebel und -tasten liegen ausgesprochen griffgünstig. – Angesichts seiner Länge und vor allem des großzügig bemessenen Innenraums ist es erstaunlich, wie wendig dieser Wagen ist, wie leicht er sich auch in kurze oder schmale Parklücken im großstädtischen Verkehr einrangieren läßt (oben). – Günstiges Handling, Sicherheit und auch Komfort beim Fahren hängen weitgehend von der aufwendigen Fahrwerkskonstruktion des PEUGEOT 504 GL ab, deren Details (links) zeichnerisch dargestellt sind.*

und exakt mit dem handlichen Sportknüppel schalten. Das macht richtig Freude, auch wenn man bei dem Wetter noch häufiger als sonst in gebirgiger Landschaft und auf kurvenreicher Strecke die Gänge wechselt. Der PEUGEOT 504 GL lohnt solchen Fleiß übrigens mit zügiger und geschmeidiger Fahrt trotz aller Widrigkeiten. Die blieben im übrigen alle „draußen vor der Tür“. Im Wageninnern ließ sich die Fahrt auch unter solchen Umständen genießen. Der Kontrast war frappant. Die Sitze – eine wohlthuende Mischung aus weicher Anschmiegsamkeit und der Anatomie angepaßter, funktionsgerechter Festig-

### Vorzügliches Handling

keit – hatten daran zweifellos entscheidenden Anteil. Ermüdungserscheinungen gibt es weder auf den vorderen Einzelsitzen mit integrierten Kopfstützen noch auf der gleichfalls dem Körper gut angepaßten Sitzbank mit der kommoden Mittelarmlehne im recht großzügig bemessenen und gleichfalls gut beheizbaren Fond. Ausgesprochen angenehm, weil der jeweiligen Temperatur stets angepaßt und weder aufheizend noch

### Autofahren leicht gemacht

abkühlend, sind die griffigen Kordbezüge. Geschmackvolle Farbkombinationen und Materialqualität beeindrucken, und elegant wirkt die gesamte Innenausstattung oben drein. Der Verzicht auf modische Gags und der eindeutige Zug zum Gediene machen den PEUGEOT 504 GL zum ausgesprochen komfortablen, ebenso aber betont wohnlichen Automobil.

Mitunter schien der Test doch „abbruchreif“ – vom Sturme verweht, in Wasserfluten versinkend. Doch dann zeigte sich im Westen ein leichter Silberstreif: Der Orkan frischte ein wenig ab, der Regen setzte aus. So waren wenigstens einige Meßfahrten möglich. Auf die gewohnte Tabelle müssen Sie, lieber »PEUGEOT-Praxis«-Leser, allerdings verzichten. Die Werte sind deutlich vom Wetter beeinflusst; das läßt sich im Text erklären. In der tabellarischen Verkürzung

#### Technische Daten PEUGEOT 504 GL

**Motor:** 4-Zylinder in Reihe; wassergekühlt. Hubraum: 1971 cm<sup>3</sup>, Verdichtung: 8,8 : 1. kW (DIN-PS)/min<sup>-1</sup>: 71 (96)/5200; Drehmoment mkp/min<sup>-1</sup>: 16,3/3000.  
**Fahrwerk:** Hinterradantrieb; Einzelradaufhängung mit gezogenen Hinterachslenkern; Schraubenfedern mit hydraulischen, doppelwirkenden PEUGEOT-Teleskopstoßdämpfern. Geteilte Sicherheits-Zahnstangenlenkung. 4-Gang-Vollsynchrongetriebe mit Knüppelschaltung; Tellerfederkupplung. Wahlweise 3-Gang-ZF-Automatik.  
**2-Kreis-Bremsanlage** mit Bremskraftverstärker (Mastervac), Scheiben vorn und Trommel hinten.  
 Radstand: 2,74 m; Spur vorn/hinten: 1,42/1,36 m; Wendekreisdurchmesser: 10,90 m. Gürtelreifen 175 SR 14.  
**Karosserie:** selbsttragend mit Sicherheits-Fahrgastzelle, Ganzstahl; Elektrophorese-Tauchgrundierung. Länge/Breite/Höhe: 4,69/1,69/1,41 m; Bodenfreiheit (beladen): 0,16 m. 5 Sitze, 4 Türen.  
**Elektrische Anlage:** 12 V/65 Ah; Drehstrom-Lichtmaschine 500 W.  
**Gewichte, Mengen:** Leergewicht/höchstzul. Gesamtgewicht/Zuladung: 1230/1710/480 kg; Anhängelast gebremst (bis 11% Steigung): 1400 kg. Kofferraum: 546 l. Tankinhalt: 56 l; Ölfüllmenge (Motor): 4 l.

– auf einen Blick und ohne Kenntnis der Begleitumstände – könnte ein falsches Bild entstehen.

Weniger bei den Fahrwerten – die können sich immerhin sehen lassen – als vielmehr beim sturm- und regenbedingt höheren Verbrauch. Wieviel darauf zurückzuführen ist,

### Ausgesprochen wohnliches Automobil

zeigte sich besonders daran, daß der sonst deutlich niedrigere Verbrauch bei Landstraßenfahrten mit 12,06 l/100 km gar nicht so weit von dem bei betont schneller Autobahnfahrt mit 12,73 und im Extremfall 13,73 l/100 km entfernt lag.

Da hatte ich immerhin gegen den Sturm bis zu 147,78 km/h als Mittelwert für eine längere Strecke erreicht. Die Höchstgeschwindigkeit wurde dann mit min. 160,74

### Am Ende doch noch Meßfahrten

und max. 165,14 km/h gestoppt; Mittelwert aller Messungen: 163,1 km/h. Die Beschleunigung von 0 auf 100 km/h lag zwischen 12,9 und 13,2 s, die von 50 auf 120 km/h zwischen 13,3 und 13,6 s – erstaunlich angesichts der Bedingungen, unter denen sie erzielt wurden, und ein Beweis mehr für den sturmfesten Mobilkomfort des PEUGEOT 504 GL.

Helmut Fritsch

# Warum Sicherheit verschenken?

*F. Gert Pohle, verantwortlich für „Motor und Verkehr“ sowie „Reise-Welt/Magazin für die Freizeit – mit Auto, Hobby, Sport, Spiel“ in der Tageszeitung „Die Welt“, zählt zu den international anerkannten deutschen Motorjournalisten. Er ist Experte. Sein Plädoyer für den Gurt hat darum besonderes Gewicht:*

Die totale Sicherheit gibt es nicht – auch nicht beim Autofahren. Aber wir alle könnten sicherer fahren, wenn wir die uns gebotenen Sicherheitseinrichtungen nutzen. Warum zum Beispiel legt bei Überland- und Fernfahrten nur jeder zweite Autofahrer den Sicherheitsgurt an? Von den nicht angegurten Mitfahrern gar nicht zu reden. Und warum benutzt in geschlossenen Ortschaften und im Kurzstreckenverkehr mit dem Auto kaum jeder Dritte den Gurt? Leider hat die Anlegequote seit der Einführung der Rechtspflicht zum Anlegen der

## Warum gibt es so viele Gurtmuffel?

vorgeschriebenen Sicherheitsgurte im Januar 1976 stark abgenommen. Nach Untersuchungen der Bundesanstalt für das Straßenwesen in Köln betrug die Anlegequote anfangs auf Landstraßen 73%, auf Autobahnen sogar 77%, in der Stadt aber damals nur 45%. Während nach Meinung der Bundesanstalt jedoch auf Autobahnen immer noch über 70% Fahrer den Gurt benutzen – was nach privaten Zählungen unsererseits nicht stimmen kann –, sind es auf Landstraßen nur noch 50% und gerade noch 35% in geschlossenen Ortschaften.

Wer viel unterwegs ist, weiß, daß auf dem platten Lande der Gurt vor allem von Kurzstreckenfahrern überhaupt nicht beachtet wird. Mutter Meier, die zum Einkaufen von ihrem Hof in das nächste Dorf fährt – Führerschein seit annodunnehmals –, denkt überhaupt nicht an den Gurt. Wird sie darauf angesprochen, dann kommt die erstaunte Frage: „Ja, wieso denn, den soll man doch auf der Reise anlegen...?“

Diese Antwort ist typisch und bemerkenswert, weil sie deutlich macht, daß trotz aller Kampagnen und Erinnerungs-Initiativen der Gurt bei vielen Autofahrern, die täglich nur kurze Strecken zurücklegen, die sie sehr genau kennen, immer noch das fremde, unbekannte Wesen ist.

Erst gurten, dann starten: Das ist auf dem platten Lande mehr als 70% der Autofahrer nicht bekannt. Oder, schlimmer noch: Sie beziehen es nicht auf sich.

Die Masse der Gurtmuffel ist gar nicht einmal unwillig. Aber sie ist nicht genügend motiviert. Selbst noch so starke filmische Darstellungen über Nutzen der Gurte, Überlebenschancen-Verbesserung und dergleichen mehr lösen bei den meisten Gurtmuffeln nicht automatisch die „selbstverständliche Bewegung des Gurtanlegens“

aus. Und eine Selbstverständlichkeit müßte dies sein... oder doch werden.

Wenn die Gurtanlegequoten trotz mühsamer Werbemaßnahmen nicht steigen, werden wir den Tag erleben, an dem die Mißachtung der Gurtanlegepflicht auch bei uns mit Bußgeld belegt wird. Noch ist der Verkehrsminister, noch sind auch der Deutsche Verkehrssicherheitsrat und seine Mitglieder überwiegend der Meinung, Motivation zum Gurtanlegen sei besser als Zwang.

Vielleicht ist noch nicht ausreichend klargemacht worden, daß der Gurt das eigene Leben in erster Linie schützt?

Vielleicht sind unsere Gurte noch nicht so angebracht und ausgelegt, daß sie ebenso selbstverständlich benutzt werden wie andere technische Dinge im Auto, wie Lenkung und Bremsen und Richtungsblinker? Vielleicht auch haben viele Autofahrer überhaupt noch nicht begriffen, daß die gesamte Auto-Sicherheit – die Fahrsicherheit, die äußere Sicherheit, die innere Sicherheit – für die Katz ist, wenn die Autofahrer sich des Gurtes nicht bedienen?

Das Thema Sicherheit kommt an sich bei den Autofahrern gut an. Aber dann lassen sie sich im eigenen Auto einlullen von vermeintlicher Sicherheit. Sie vertrauen auf die stabile Karosserie, ohne daran zu denken, daß sie selbst, nicht angegurtet, bei

## Der Gurt – das unbekannte Wesen?

einem Zusammenstoß sich zwangsläufig verhalten wie ein rohes Ei in einer stürzenden stabilen Schachtel.

Was noch fehlt, ist meiner Meinung nach dies: Wir brauchen einen Umerziehungsfeldzug der besten Werbepsychologen, die Otto Normal-Autofahrern suggerieren, daß nur der ein guter Autofahrer ist, der mit angelegtem Gurt fährt. Otto Normal-Autofahrer muß eingepflegt bekommen, daß es eine Sache des Anstands, des Charakters ist, sich anzugurten. So wie man bestimmte schlechte Umgangsformen ablehnt, weil sie unschicklich sind, weil sie sich nicht gehören, ebenso muß der Autofahrer ablehnen, den Gurt unbenutzt hängenzulassen.

Nichtbenutzung ist kein Kavaliärsdelikt, es ist Dummheit.

Gurttragen hingegen ist Vernunft, Vorsorge.

Wir müssen begreifen, daß es ebenso eine Todsünde ist, den Gurt nicht zu tragen, wie in der Kurve über die weiße Sicherheitslinie hinauszufahren und zu überholen. Oder auf der Autobahn zu wenden. Oder Fußgänger kraft Hupe und kreischenden Reifen am Zebrastrreifen zu erschrecken.

Den Gurt nicht zu benutzen – nein, das tut man ganz einfach nicht.

Wer den Gurt anlegt, handelt partnerschaftlich und rücksichtsvoll!

# PEUGEOT-Prominenz



Auch Schlager- und Sportstars sind Auto- und speziell PEUGEOT-Fans. Zum Beweis: Seit Anfang dieses Jahres ist der 1,98 m „lange“, vielbeschäftigte Schlagersänger Peter Rubin stolzer Besitzer eines 504 V6-Cabriolets (Bild oben). Damit gehört er zum exklusiven Kreis von Cabrio-Freunden, die sich für ein Faltdach-Automobil aus dem Haus PEUGEOT entschieden haben.



Zu Ruhm und Ehren kam Gregor Braun hingegen nicht dank kraftvoller Stimmbänder, sondern mit Hilfe tretgewandter Waden auf zwei Rädern.

1975 begann seine Karriere. Damals kam er für den zu den Profis abgewanderten Didi Tharau zum legendären Gold-Vierer und steht seitdem unter der Obhut von Erfolgstrainer Gustav Kilian.

1975 wurde Braun im Vierer-Verfolgungsfahren Amateurweltmeister; 1976 errang er in Montreal zwei Goldmedaillen im Einzel- und Mannschafts-Verfolgungsfahren; Sportler des Jahres wurde er obendrein.

Seit Anfang dieses Jahres ist Gregor Braun Profi-Radrennfahrer im Rennstall von PEUGEOT und blieb auf



Erfolgskurs: Bei der Weltmeisterschaft in San Cristobal wurde er Weltmeister im Einzel-Verfolgungsfahren.

Vor kurzem vergab er jedoch selbst eine Medaille: Ein PEUGEOT 504 war sie ihm wert. Zur Jungfernfahrt nahm er ihn persönlich von PEUGEOT-Pressereferentin Ursula Mayer (im Bild: rechts) in Empfang.