

Kurztest

Peugeot 504 TI

Sparsame Sänfte

Spitzenmodell innerhalb der Vierzylinder-Baureihe von Peugeot.

Sehr indirekte Lenkung, außerordentlich guter Fahrkomfort unter allen Bedingungen, gute Leistungen in Beschleunigung und Höchstgeschwindigkeit" – mit diesen Worten resümierte auto motor und sport in einem Vergleichstest „Große Vierzylinder“ Anfang 1974 über den Peugeot 504 TI.

Das aktuelle Modell Jahrgang 1977, das mit leicht erhöhter Motorleistung (106 statt ehemals 104 PS) und verbesserter Ausstattung angeboten wird (siehe „Zur Serienausstattung gehören“), braucht sich den Vorwurf einer zu indirekten Lenkung nun nicht mehr gefallen zu lassen. Denn serienmäßig ist das Spitzenmodell der 504-Baureihe mit einer Servolenkung ausgerüstet, die den ehemaligen Mangel gründlich beseitigte. Während früher nahezu fünf Lenkradumdrehungen von Anschlag zu Anschlag notwendig waren, sind es mit dem servounterstütz-

ten Aggregat nur mehr $3\frac{1}{3}$ Umdrehungen.

Dieses Plus wirkt sich beim Fahren denn auch sehr positiv aus. Die Handlichkeit der französischen Mittelklasse-Limousine wurde dadurch entscheidend verbessert, und gleichzeitig kam es zu der erwarteten Bedienungserleichterung. Das Rangieren im Stand

geht sehr viel müheloser, Parkmanöver sind mit dem 504 TI nun keine schweißtreibende Angelegenheit mehr. Dabei zeigt die Servolenkung beim Fahren durchaus die wünschenswerte Präzision und vermittelt ausreichenden Fahrbahnkontakt. Das Lenkrad steht allerdings entschieden zu flach – ein konstruktiver Mangel, den die Peugeot-Konstrukteure selbst in den größeren und teureren 604 SL hineinbauten. So ist man gezwungen, eine relativ unbequeme Sitzhaltung einzunehmen; außerdem stört die zu geringe Sitztiefe.

Zur Bedienungserleichterung tragen nun auch elektrische Fensterheber für die Türscheiben vorn bei, ein Schiebedach gibt es – traditionsgemäß – ebenfalls serienmäßig. Nicht zur Serienausstattung zählt dagegen eine Verbundglas-Windschutzscheibe; sie kostet 220 Mark Aufpreis. Ebenfalls Aufpreis kosten Lederausstattung

Vorzüge

- Gute Fahrleistungen
- Guter Federungskomfort
- Teilweise luxuriöse Ausstattung
- Leichtgängige, direkte Lenkung
- Geringer Benzinverbrauch

Nachteile

- Unbefriedigende Sitzposition
- Geringe Sitztiefe vorn
- Starke Windgeräusche bei hohem Tempo



Serienmäßig mit Doppelscheinwerfern: Peugeot 504 TI

Kurztest

Peugeot 504 TI

(1165 Mark) und Metallic-Lackierung (270 Mark). Mit diesen exquisiten Zutaten ist es dann kein Problem mehr, im Preis an die 20 000 Mark-Grenze zu kommen.

Ohne die beiden letztgenannten Extras kommt ein Peugeot 504 TI auf knapp über 18 000 Mark und kann damit als durchaus preiswertes Angebot gelten. Dies gilt um so mehr, als dieses Auto über die Jahre hinweg, in denen sich natürlich auch die Bewertungsmaßstäbe veränderten, erstaunlich „frisch“ blieb. Dies gilt in besonderem Maße für den zwei Liter großen Einspritzmotor (einen der letzten mit mechanischer Einspritzung), aber es gilt auch für den Fahrkomfort und die Fahreigenschaften dieses Modells.

Zum Motor ist nach wie vor zu sagen, daß er kultiviert läuft und daß es ihm, wie die neuerlichen Meßwerte bestätigten, nicht an Kraft fehlt. Mit einer Höchstgeschwindigkeit von 173 km/h zählt der TI zu den Schnellen innerhalb seiner Klasse. Zu den Temperamentvollen zählt er ebenfalls: Er beschleunigt in 12 Sekunden von 0 auf 100 km/h und liegt damit etwa auf dem Niveau eines BMW 520.

Dies alles wird mit bemerkenswerter Sparsamkeit realisiert und mit einem hohen Komfort-Anteil. Der Motor ist

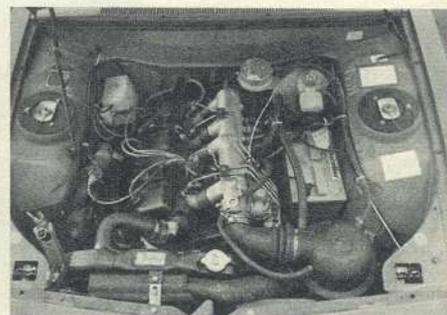
zwar in den oberen Drehzahl-Regionen nicht gerade leise, doch entschädigt das Federungsverhalten dieses Peugeot wenigstens teilweise für den ansteigenden Geräuschpegel. Boden-Unebenheiten werden außerordentlich gut geschluckt, so daß sich schon aus diesem Grund eine gute Langstreckeneignung ergibt. In den Fahreigenschaften zeigt sich der TI gutmütig; er

untersteuert normalerweise in maßvoller Manier, neigt allerdings bei voller Belastung im Grenzbereich zum Übersteuern.

Ein Auto also, das sich über die Jahre hinweg gut gehalten hat und das deshalb immer noch eine überlegenswerte Alternative innerhalb dieser Preisklasse geblieben ist. K.W.



Armaturenbrett mit Rundinstrumenten



Motor mit mechanischer Einspritzung

Zur Serienausstattung gehören

- Halogen-Scheinwerfer
- Heizbare Heckscheibe
- Automatikgurte vorn
- Kopfstützen vorn
- Servolenkung
- Scheibenbremsen vorn und hinten
- Drehzahlmesser
- Stahlschiebedach
- Aluminierte Auspuffanlage
- Elektrische Fensterheber vorn



Fond mit Mittelarmlehne

Technische Daten und Meßwerte

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 39,6 kW/L (53,8 PS/L), maximales Drehmoment 169 Nm (17,2 mkg) bei 3000/min, mittlere Kolbengeschwindigkeit bei Nenn Drehzahl (5200/min) 14,0 m/s, fünffach gelagerte Kurbelwelle, seitliche Nockenwelle, über Kipphebel betätigte hängende Ventile, Wasserkühlung mit Pumpe und Thermostat, Kühlmittel-Inhalt 7,8 L, Druckumlaufschmierung mit Hauptstromfilter, Ölinhalt Motor 4,0 L, mechanische Benzineinspritzung (Kugelfischer), elektrische Benzinpumpe, 56 Liter-Kraftstofftank im Heck, Batterie 12 V 60 Ah, Drehstromlichtmaschine 500 Watt.

INNENGERÄUSCH

Leerlauf im Stand	48 Phon (dBA)
Bei 50 km/h	65 Phon (dBA)
Bei 80 km/h	69 Phon (dBA)
Bei 100 km/h	73 Phon (dBA)
Bei 120 km/h	75 Phon (dBA)
Bei 130 km/h	79 Phon (dBA)
Bei 140 km/h	81 Phon (dBA)
Bei 160 km/h	84 Phon (dBA)

VERBRAUCH

Superbenzin	
Testverbrauch	10,4 L/100 km

RICHTPREIS

Limousine viertürig . . . DM 18 235,-
 Importeur: Peugeot Automobile Deutschland GmbH, Postfach 537, 6600 Saarbrücken.

FAHRLEISTUNGEN

Höchstgeschwindigkeit	173,1 km/h (entsprechende Drehzahl 5600/min)
Beschleunigung (auf effektive Geschwindigkeiten, vollgetankt, 2 Personen)	
0-40 km/h	2,8 s
0-60 km/h	5,0 s
0-80 km/h	7,8 s
0-100 km/h	12,0 s
0-120 km/h	17,8 s
0-140 km/h	27,8 s
1 km mit stehendem Start	33,8 s
Elastizität (im IV. Gang) in s	
40-60 km/h	6,1 s
40-80 km/h	12,8 s
40-100 km/h	18,2 s
40-120 km/h	27,3 s
40-140 km/h	41,1 s
1 km ab 40 km/h	37,8 s