

Fernfahrer Magazin **Trucker**

T 2843 E

Nr. 12
1980

5 DM
5,50 sfr
40 ÖS

Lkw-Test

**Kenworth
W 900: Was
kann der
Riesen-Ami
wirklich?**



Test

**Peugeot 504
„Mini-Truck“**

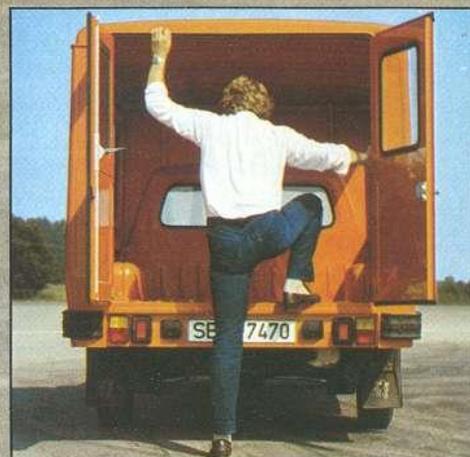


Test: Der neue VW Passat

**4 EXTRA-Seiten Fernsehen
Truck Stop & Dave Dudley
Trucker des Jahres
Lkw-Quiz**

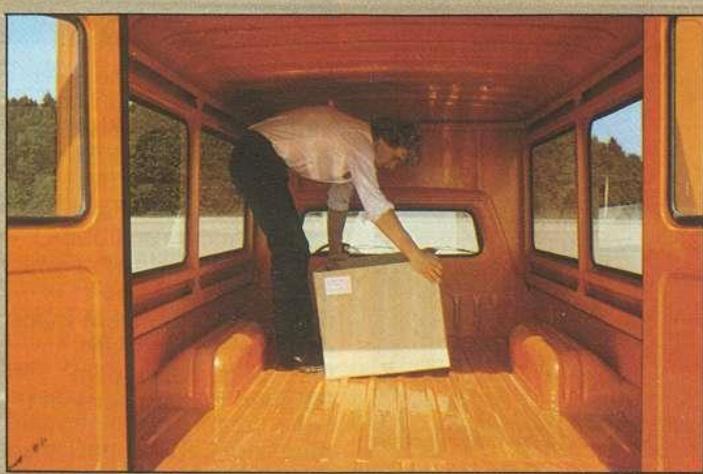


„Limousinen-Laster“:
Der Peugeot 504 Kleintransporter ist eine Kombination von Pkw und Transporter. Türen auf, Kisten rein – im Peugeot ist viel Platz. Der Aufstieg zur 77 cm hoch gelegenen Ladefläche ist kein Problem, der Innenraum ist 1,32 m hoch.



Jetzt starten die Mini-Trucks von Peugeot

Kleintransporter auf Pkw-Basis sind hierzulande noch Exoten. Peugeot will das ändern: Die Franzosen, bei uns mit komfortablen Limousinen längst gut eingeführt, bringen jetzt eine solche Pkw/Transporter-Kombination. Wir nahmen den neuen Peugeot 504 Kleintransporter unter die Lupe.



Für die Fischer von Valras, einem Städtchen am Golfe du Lion, ist es nichts Besonderes, wenn jeden Morgen pünktlich um 7 Uhr Monsieur Richaux mit einem Peugeot-Pritschenwagen auftaucht und den Fang für die feinen Restaurants von Béziers abholt. Würde Monsieur mit seinem Peugeot am Kai von Husum vorfahren, wäre größeres Interesse gesichert, denn einen Peugeot mit 504-Schnauze und Lastwagen-Heck sah man bei uns bisher nicht.

Was in Frankreich seit vielen Jahren zum gewohnten Straßenbild gehört, soll jetzt auch in deutschen Gefilden Karriere machen: Kleinlastwagen, wie es sie von Peugeot schon immer gegeben hat. Bereits so populäre Modelle der Nachkriegszeit wie der 203 und der 403 hatten sich nach Art des Hauses nicht nur als Limousinen zu eignen, sondern mußten auch mit den unterschiedlichsten Transportaufgaben fertig werden. Daran änderte sich auch nichts, als der Peu-

Test

geot 504 erschien, der fortan nicht nur in Frankreich, sondern auch auf den Pisten afrikanischer und orientalischer Länder als Mini-Truck zuverlässige Dienste tut.

Daß es an Einsatzmöglichkeiten für Autos dieser Kategorie kaum mangelt, beweisen zahlreiche Pick-up-Versionen aus vorwiegend amerikanischer und japanischer Fertigung, die man zwar fast überall auf der Welt mühelos entdecken kann – nur bei uns fanden sie bisher kaum Verwendung. Wer hierzulande etwas zu transportieren hat, tut dies entweder mit herkömmlichen Kombis, Kleinlieferwagen (Renault 4 F 4/F 6, Fiat Fiorino, Talbot City-Laster, Citroen Acadiane) oder geräumigeren Fahrzeugen wie dem VW-Transporter, dem Ford Transit oder Opel's Bedford.

Ob der Peugeot 504-Kleintransporter, den Peugeot als „eine gelungene Kombination zwischen der vielseitigen Zweckmäßigkeit eines Nutzfahrzeuges und dem Komfort eines Pkw“ bezeichnet, hier noch eine Lücke füllen kann, untersuchte TRUCKER mit einem 504 mit Kastenaufbau.

Grundlage des Mini-Lasters sind zwei 504-Versionen: eine Pritschen-Ausfüh-

**Wie im 504-Pkw:
Armaturenbrett
im Mini-Truck
von Peugeot.
Mit der Lenkrad-
schaltung
kommt man gut
zurecht.**



rung und ein Fahrgestell mit Fahrerhaus. Welche Variationsmöglichkeiten sich daraus entwickeln lassen, zeigen die Fotos auf Seite 42 – aber damit ist noch längst nicht Schluß. Aufbauten-Spezialisten der französischen Firma Durisotti machen aus dem 504 auch einen Krankenwagen, einen mobilen Verkaufsstand mit seitlichen Klappen oder Rolläden, und ein Safari-Auto mit Dachauschnitt und Rollplane ist ebenso realisierbar wie ein geschlossener Kasten mit seitlicher Schiebetür oder ein Pick-up-Kastenaufsatz für die Pritschenversion.

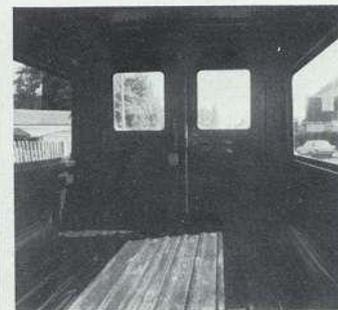
Der TRUCKER-Testwagen, ein orangerotes Ungetüm von fast 5 m Länge, verblüffte zunächst einmal durch den wahrhaft riesigen Aufbau, der vom Fahrerhaus nicht zugänglich ist. Hinter der für drei Personen ausreichend

breiten Sitzbank im Fahrerhaus trennen Blechwand und eine Fensterscheibe das Fahrpersonal vom Ladegut.

Dem Blick nach hinten präsentiert sich das Innere des Last-Gehäuses zwar in voller Größe, weitere Ausblicke auf das Verkehrsgeschehen bleiben dem 504-Lenker jedoch weitgehend versagt: Die beiden 40 x 15 cm großen Scheiben in den hinteren Flügeltüren sind so hoch angebracht, daß sie zwar einen Blick in die weite Ferne ermöglichen, was jedoch direkt hinter dem Auto passiert, bleibt ungewiß. Beim Rangieren stellt sich damit für den Fahrer die gleiche Situation wie bei geschlossenen Kastenwagen oder Lkw: Man hängt sich aus der Fahrertür oder läßt die Lage mit einer Hilfsperson peilen. Der Ausblick durch die je zwei seitlichen Scheiben, die mit

Abmessungen von jeweils 100 x 50 cm den Aufbau zur reinsten Glasvitrine machen, ist zwar wesentlich großzügiger, dient aber ebenfalls hauptsächlich der Fernsicht, so daß dem Blick in die beiden Außenspiegel nach wie vor die gebührende Aufmerksamkeit geschenkt werden muß. Jedenfalls sind die Scheiben solange überflüssig, wie man den Kasten nicht auch mit Sitzbänken ausrüstet, den Peugeot damit zum Kombi macht und die hinteren Fahrgäste in den Genuß einer Sightseeing-Tour bringt. Aber so etwas läßt sich ja realisieren: Sitzbänke, links und rechts in Längsrichtung installiert, sind für Durisotti kein Problem. Womit das nackte Gehäuse jedoch noch keinesfalls zur wohnlichen Stube wird: In seiner pflegeleichten Schlichtheit empfiehlt es sich aber dann, wenn es beispielsweise um den Transport von Monteuren oder Bauarbeitern in schmutzigen Klamotten geht. Wer derartiges nicht vor hat und lieber einen Kasten fährt, kann ja den Kleinlieferwagen mit geschlossenem Aufbau nehmen. Sie sehen ihn abgebildet auf Seite 42.

Im vorderen Teil des 504



Keine leichte Sache: Das Einparken mit dem nach hinten völlig unübersichtlichen Kasten erfordert viel Gefühl. Ohne „Rücksicht“ aus der Fahrertür geht es nicht. Bild oben, aus der Sicht des Fahrers an derselben Stelle fotografiert: Da sieht man, daß man nichts sieht. Fahrzeuge hinter dem Peugeot bleiben verdeckt.

geht es dagegen ganz ähnlich zu wie in der Limousine. Das Armaturenbrett ist identisch, und allein die dreisitzige Bank macht eine leichte Umgewöhnung erforderlich: Der Griff zur Handbremse endet nämlich auf der durchgehenden Sitzbank, denn die Handbremse sitzt hier links vom Fahrersitz. Die Lenkradschaltung ist dagegen, wenigstens für Peugeot-Kenner, nichts Neues. Sie funktioniert zwar etwas unexakt, ist aber leichtgängig genug und bedarf, auch wenn man bisher mit einem Mittelknüppel hantierte, nur kurzer Eingewöhnung.

Daß sich das Cockpit nicht mehr in modernster Aufmachung präsentiert, darf nicht weiter verwundern – schließlich bekam der 504 wegen unverkennbarer Alterserscheinungen inzwischen mit dem Peugeot 505 einen würdigen Nachfolger. Dennoch erwächst dem 504 daraus kein Nachteil, denn bei einem Auto, das vornehmlich als Lieferwagen und Nutzfahrzeug gedacht ist, und bei dem es mehr auf Robustheit und praktische Verwendbarkeit ankommt, darf eine moderne Cockpit-Gestaltung durchaus mal auf der Strecke bleiben. Erforderlich ist jedoch, daß Peugeot auf dem Gebiet der Sicherheit etwas mehr für die Insassen tut und den 504-Transporter mit Kopfstützen ausrüstet. Die Köpfe der armen Passagiere befinden sich nämlich nur wenige Zentimeter von der Trennscheibe zum Aufbau entfernt und machen bei einem Aufprall unweigerlich mit dem Glas Bekanntschaft. So etwas sollte selbst den härtesten Truckern nicht zugemutet werden.

Alles andere ist inzwischen in Ordnung: Die Bremsen, nachdem sie einen Verstärker bekommen haben, um 2,4 Tonnen zulässiges Gesamtgewicht ohne zu großen Muskeleinsatz zu verzögern; die Lenkung, die Straßenlage und auch die Federung – sofern man Stöße und vereinzelt Sprünge der starren, blattgefederten Hinterachse dem Bereich Nutzfahrzeuge

zuordnet und als Ausgleich zur gut gefederten Vorderachse versteht, die in den Bereich Pkw gehört.

Abgesehen von der verstärkten Hinterachsfederung unterscheidet sich der 504-Transporter beim Fahren nicht viel von der Limousine. Beim Start (und sobald die Heizung eingeschaltet wird) beginnt das mit dem Peu-

geot-typischen Gurgeln des Wasserkreislaufs im Heizwerk, was unkundige Beifahrer jedesmal in Erwartung einer größeren Wasserflut im Fußraum mit erschrecktem Anziehen der Beine quittieren.

Wie man seit Jahren weiß, passiert natürlich nichts dergartiges. Der 62 PS starke 1,6-Liter-Motor schlägt eine im

unteren und mittleren Drehzahlbereich durchaus angenehme Tonlage an, was man ihm allerdings bei vollem Tempo und hohen Drehzahlen nicht nachsagen kann: Vollgasfahrten auf der Autobahn absolviert der Franzose keineswegs leise. Die Geschwindigkeit, zu der er sich dabei aufrafft, liegt mit knapp 130 km/h zwar in einem Bereich, der zügiges Vorankommen garantiert, viel mehr konnte aber auch nicht erwartet werden. Bei der Betrachtung des kantigen Lastenaufbaus wird klar, daß der Franzose nicht zu den windschlüpfigsten Mobilien zählen kann. Schließlich erhebt sich hinter dem Fahrerhaus eine senkrechte Wand, an der auch ein auf dem Fahrerhaus-Dach montierter, aus Kunststoff geformter Gepäckträger die anströmenden Luftmassen nur minimal vorbeizulenken vermag. Daß der Spritverbrauch dennoch mit einem Testdurchschnitt von knapp 12 l/100 km (unbeladen) in vernünftigen Grenzen blieb, spricht für die Sparsamkeit der Maschine. Wer die Verbrauchskosten weiter senken will, kann sich zwar für den 504 mit Dieselmotor entscheiden. Wir haben ihn nicht gefahren, aber allein von den technischen Voraussetzungen her erscheint diese Version nicht unbedingt für zügige Transporte geeignet. Mit nur 49 PS gerüstet, kommt bereits der leere Peugeot-Diesel auf ein Leistungsgewicht von 30 kg/PS. Peugeot gibt für den Diesel eine Höchstgeschwindigkeit von 115 km/h an. Viel wichtiger jedoch ist hier die Frage, was der Franzose zu transportieren vermag.

Als während der Testzeit unser Transporter, der eine frische Ladung TRUCKER-Hefte für die Abo-Abteilung aus der Druckerei holen sollte, mit einem Reporter in Kiefernfeldern aufgehalten wurde, fuhren wir mit dem Peugeot hin. Nachdem 4200 Hefte im Kasten lagen, stellte sich zwar das zul. Gesamtgewicht ein (wir mußten eine

Peugeot 504: Technische Daten, Maße, Gewichte und Preis

Motor:

Hubraum 1618 cm³
Leistung 62 PS (49 kW)
bei 5400/min
Drehmoment 124,5 Nm
bei 2500/min
Verdichtung 7,6:1
Solex 34 BICSA-Vergaser
Alu-Zylinderkopf, seitliche Nockenwelle, hängende Ventile
Guß-Zylinderblock mit auswechselbaren Laufbuchsen.

Elektrik:

Batterie 12 V/60 Ah

Antrieb:

4-Gang-Getriebe, Hinterachsantrieb, Übersetzungsverhältnis 0,205.

Fahrwerk:

Vorn Einzelradaufhängung, Schraubenfedern, Stabilisator 26 mm ϕ .
Hinten starre Achse mit Längsblattfedern.

Lenkung:

Zahnstangenlenkung, 4 1/2 Lenkradumdrehungen von Anschlag zu Anschlag.

Bremsen:

Zweikreisbremsanlage, Bremskraftverstärker und lastabhängiger Bremskraftregler, vorn und hinten Trommelbremsen, Gesamtbremsfläche der Beläge 2199 m².

Reifen, Felgen:

185 R 15 8 PR, 5 J x 15.

Maße, Gewichte:

Länge/Breite/Höhe:
4790/1710/2130 mm.
Radstand 3000 mm.
Spurweite vorn/hinten
1410/1420 mm.
Bodenfreiheit beladen
150 mm.

Wendekreis 12 m

Aufbau-Abmessungen:

Nutzlänge 2380 mm

Nutzbreite 1600 mm

Breite zwischen den Radkästen 1110 mm

Nutzhöhe 1320 mm

Ladebreite der Hecktür
1260 mm, Höhe 1240 mm

Ladebodenhöhe, unbeladen 770 mm

Ladevolumen 4,95 m³

Leergewicht 1410 kg

Zul. Gesamtgewicht
2425 kg

Nutzlast 1015 kg
(Pritsche 1175 kg)

Anhängelast gebremst/
ungebremst: 1.200/585 kg

Tankinhalt 64 l

Motoröl 4 l

Kühlwasser 7,8 l

Fahrleistungen:

0 - 100 in 26 Sek.

Höchstgeschwindigkeit
ca. 130 km/h

Verbrauch nach DIN:

Durchschnitt 12,7 l

Normalbenzin auf 100 km

Preis:

(Fahrzeug wie getestet)
20.731 DM

Abweichende Daten für Dieselmotor.

Hubraum 1948 cm³

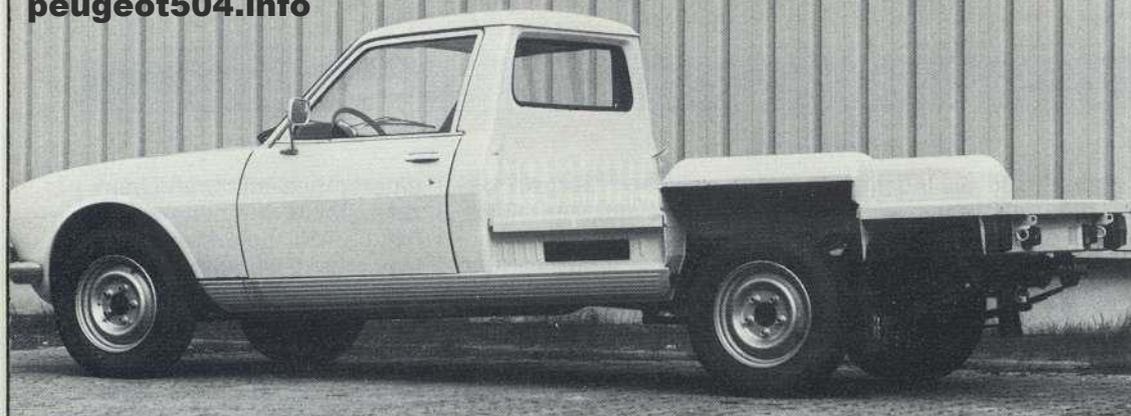
Leistung 49 PS (36 kW)
bei 4500/min

Drehmoment 110 Nm
bei 2100/min

Roto-Diesel-Einspritzpumpe, Batterie 90 Ah

Höchstgeschwindigkeit
ca. 115 km/h

Mehrpreis 2172 DM



Fahrgestell und Fahrerhaus: Ausgangsbasis für zahlreiche Aufbauversionen.



Kipper mit hydraulischem Hubzylinder und elektrischer Druckpumpe oder manueller Betätigung, auch als Dreiseiten-Kipper lieferbar.



Geschlossener Kasten mit seitlicher Schutzleiste, der Dachgepäckträger aus Kunststoff ist gleichzeitig als Windabweiser gedacht.



Pritschenwagen mit abnehmbarer Plane, Nutzfläche der Pritsche ca. 4,2 m² – in dieser Version in Frankreich ein beliebtes Lastauto.



Die Pritsche kann mit einem flachen Ladeboden aus Holz ausgelegt werden, Heck- und Seitenwände werden mit wenigen Handgriffen abgeklappt.



„country-rider“, eine Freizeit-Version, die von der Firma GWS-Geländewagen Shop in Völklingen auf Basis des 504 gebaut wird.

42 TRUCKER



Mit einem abnehmbaren Wohnmobil-Aufbau wird der 504 je nach Bedarf zum Reise-Auto oder zum Pritschenwagen für die gewerbliche Nutzung.

zweite Fuhre machen). Aber der Mini-Truck war noch längst nicht voll. Der Lade-raumboden war einen halben Meter hoch mit Heft-Stapeln bedeckt, obendrauf hätte aber noch, rein räumlich betrachtet, die ganze Redaktionsmannschaft Platz nehmen können. Was uns nicht nur zu der tiefen Erkenntnis verhalf, daß Papier zwar nicht viel Platz wegnimmt, aber unheimlich schwer ist. Und daß man den gewaltigen Kasten vielleicht besser mit sperrigen Gütern vollstopfen sollte. In den nutzbaren Raum, 2,38 m lang, 1,60 m breit (zwischen den Rad-kästen 1,11 m breit) und 1,32 m hoch, paßt nämlich enorm viel rein. Die beiden Fahr-räder, die Fotograf Göbel mal reinstellte, um einen Raum-eindruck zu bekommen, nahmen sich darin so verloren aus, daß wir seither mehr an Fernsehkästen, Schreibtische oder Kühlschränke denken, wenn wir nach den Größen-ordnungen des französi-schen Transporters gefragt werden.

Die Frage, ob der Mini-Truck überhaupt in die Trans-porterlandschaft paßt, muß deshalb sehr individuell beantwortet werden. Wir kennen eine Menge Unter-nehmer, für die gibt's nichts besseres als den VW-Trans-porter oder den Ford Transit. Beide Autos bieten mit Prit-schen, Kippern usw. eben-falls zahlreiche Variations-möglichkeiten, um weite Ein-satzbereiche abzudecken – ihr Erfolg wird durch hohe Stückzahlen eindeutig be-legt.

Der Mini-Truck von Peugot hat es also nicht gerade leicht, im Markt der etablierten Transporter von VW, Ford, Opel und Fiat auf ansehnliche Stückzahlen zu kommen. Aber der Peugeot will auch was anderes sein: eine gelungene Mischung aus Pkw und Transporter. Und das ist er ja zweifellos nicht nur optisch. Der vielseitige Franzose hat also auch hierzulande durchaus Chan-zen, im Kreise der kleineren Transporter bald nicht mehr zu den Exoten zu gehören.