

auto motor und sport

Konkurrenz - Vergleich
Audi 80 C gegen Audi 80 D
Mercedes 300 D gegen Mercedes 200
Renault 9 gegen VW Derby
VW Golf D gegen Opel Kadett D
Vier Doppeltests

**Neue
deutsche
Autos:
BMW 3er Reihe
Ford Sierra
Mercedes 190
Porsche 918**



Mercedes



Porsche



Ford

III. STEHRENBERGER



BMW

**Leserwettbewerb:
Gewinnen
Sie die
schönsten
Felgen**
**Extra
Sportliches Zubehör**



Printed in Germany
Lithographie: J. J. P. ...
Druck: ...

Bonjour Noblesse

Test Peugeot 504 TI Cabriolet

Offener Sportwagen mit zahlreichen Neuerungen.

Wenn es für potentielle Käufer ebenso schwierig ist zu einem Peugeot Cabriolet zu kommen wie für auto motor und sport, dann ist die geringe Verbreitung dieses Autos leicht verständlich.

Aber auch sonst tut die französische Firma alles, um eines der wenigen attraktiven Modelle in der mittlerweile ziemlich angestaubten Peugeot-Palette der Öffentlichkeit vorzuenthalten. Sogar auf der letzten IAA in Frankfurt suchte man vergebens nach dem wohlgestylten Cabriolet – und das mitten in einem Umfeld, das gerade das offene Auto wiederentdeckt hatte.

Ungeachtet dieses Trends hat der Peugeot-Klassiker ein solches Aschenputtel-Dasein nicht verdient. Denn die 1969 in Genf vorgestellte Pininfarina-Kreation hat während ihrer dreizehnjährigen Bauzeit nichts an Attraktivität verloren.

Im Gegenteil, der offene Sportwagen ist eines jener seltenen Automobile, das mit der Zeit nicht älter und uninteressanter, sondern reifer und reizvoller geworden ist.

Dabei gab es an der Linie der Pininfarina-Schöpfung ohnehin nie etwas auszusetzen. Geschlossen und offen ist das Peugeot Cabriolet stets ein erfreu-

licher Anblick – ein Prädikat, das sich auf moderne Cabrio-Konstruktionen keineswegs immer anwenden läßt. Das voll versenkbare Verdeck und der fehlende Überrollbügel haben an dieser erfreulichen Perspektive wesentlichen Anteil.

Auch sonst kann man über das ungefüllte, solide Stoffverdeck Positives berichten: Es läßt sich leicht öffnen und schließen, nimmt nicht viel Platz weg und ist absolut dicht.

Nur die für das versenkte Verdeck vorgesehene Kunststoff-Persenning ist mit ihren billigen Plastik-Klemmen nicht für die Ewigkeit gemacht. ▷

Fotos: Seufert



Test Peugeot 504 TI Cabriolet

Im Gegensatz zu den reinen Zweisitzern von Alfa Romeo und Fiat dürfen im offenen Peugeot laut Fahrzeugschein insgesamt vier Personen mitfahren. Zwei davon haben es freilich sehr unbequem, denn sie müssen sich auf engstem Raum hinter den üppigen Vor-



Peugeot-Neuerungen: Kunststoffstoßstangen und TRX-Reifen

dersitzen zusammenquetschen. Immerhin, für einen Kurzstrecken-Trip oder für Kinder ist diese Möglichkeit ein echter Vorteil.

Im übrigen ist das Raumangebot der Karosserie großzügig, und der glattflächige Kofferraum wird dank seinem Fassungsvermögen von 300 Litern (VDA-Norm) auch mit reichhaltigem Urlaubsgepäck fertig. ▶

Offene Autos im Vergleich

Fahrzeugtyp	Peugeot 504 TI Cabrio	Alfa Romeo Spider 2000	Fiat 124 Spider ¹⁾	Mercedes 280 SL	VW Golf GLI Cabrio
Motorbauart/Zylinderzahl	R 4 ²⁾	R 4	R 4	R 6	R 4
Hubraum cm ³	1971	1962	1995	2746	1588
Bohrung x Hub mm	88,0 x 81,0	84,0 x 88,5	84,0 x 90,0	86,0 x 78,8	79,5 x 80,0
Leistung kW (PS) bei 1/min	78 (106) bei 5200	93 (127) bei 5300	77 (105) bei 5500	136 (185) bei 5800	81 (110) bei 6100
Verdichtungsverhältnis	8,8:1	9,0:1	8,2:1	9,0:1	9,5:1
Max. Drehmoment Nm bei 1/min	169 bei 3000	182 bei 4500	153 bei 3300	240 bei 4500	140 bei 5000
Art der Ventilsteuerung	ohv ³⁾	2 ohc ⁴⁾	2 ohc	2 ohc	ohc
Gemischaubereitung	mech. Kraftstoffeinspritzung Kugelfischer	zwei Doppel-Flachstromvergaser Solex	elektr. Kraftstoffeinspritzung Bosch	mech. Kraftstoffeinspritzung Bosch	mech. Kraftstoffeinspritzung Bosch
Kraftübertragung	Fünfganggetriebe	Fünfganggetriebe	Fünfganggetriebe	Viergang-Automatic	Fünfganggetriebe
I. Gang	3,460	3,300	3,667	3,680	3,450
II. Gang	2,060	1,990	2,100	2,410	2,180
III. Gang	1,410	1,350	1,361	1,440	1,440
IV. Gang	1,000	1,000	1,000	1,000	1,130
V. Gang	0,820	0,790	0,881	-	0,910
Rückwärtsgang	3,490	3,010	3,244	5,140	3,170
Achsantrieb	4,11	4,33	3,90	3,58	3,89
Vorderradaufhängung	Querlenker, Federbeine, Stabilisator	Querlenker, Schraubenfedern, Stabilisator	Querlenker, Schraubenfedern, Stabilisator	Querlenker, Schraubenfedern, Stabilisator	Querlenker, Federbeine, Stabilisator
Hinterradaufhängung	Einzelradaufhängung mit Schräglenker, Schraubenfedern, Stabilisator	Starrachse, Längslenker, Schraubenfedern, Stabilisator	Starrachse, Längslenker, Schraubenfedern, Stabilisator	Einzelradaufhängung, Schräglenker, Schraubenfedern, Stabilisator	Verbundlenkerachse, Federbeine, Stabilisator
Felgenreiße	150 TR x 390	5 ¹ / ₂ J x 14	5 J x 13	6 ¹ / ₂ J x 14	5 ¹ / ₂ J x 13
Reifenreiße	190/65 HR 390	165 HR 14	185/60 SR 13	195/70 HR 14	175/70 HR 13
Leergewicht kg	1246	1045	1065	1510	980
Zulässiges Gesamtgewicht kg	1555	1360	1350	1920	1270
Radstand mm	2550	2250	2281	2460	2400
Außenmaße (Länge x Breite x Höhe) mm	4360 x 1700 x 1370	4120 x 1630 x 1290	4141 x 1613 x 1250	4390 x 1790 x 1300	3815 x 1630 x 1395
Beschleunigung in s					
0 - 60 km/h	5,0	4,5	4,6	4,6	4,7
0 - 80 km/h	7,8	7,0	7,7	7,4	7,0
0 - 100 km/h	12,2	9,8	12,2	10,9	10,5
0 - 120 km/h	17,4	14,2	18,2	14,5	15,0
0 - 140 km/h	26,2	20,0	27,8	20,3	22,4
0 - 160 km/h	40,9	29,4	53,2	28,8	42,3
1 km mit stehendem Start	33,5	31,3	33,9	31,6	32,3
Elastizität in s					
40 - 100 km/h	(IV. Gang) 17,0	(IV. Gang) 12,7	(IV. Gang) 16,8	9,1 ⁵⁾	(IV. Gang) 15,3
60 - 120 km/h	(V. Gang) 24,3	(V. Gang) 18,5	(V. Gang) 22,0	10,0 ⁵⁾	(V. Gang) 22,8
Höchstgeschwindigkeit km/h	180,9	194,6	176,5	205,7	175,6
Normverbrauch nach DIN 70030 in L/100 km					
Bei 90 km/h	Super 7,8	Super 9,0	Normal 7,9	Super 10,1	Super 7,1
Bei 120 km/h	10,4	11,0	9,8	12,6	9,0
Stadtverkehr	14,4	14,3	11,5	17,7	11,2
Testverbrauch L/100 km	11,3	9,6	10,5	14,7	11,5
Preis DM	33 650,-	24 990,-	24 950,-	49 901,-	24 205,-

¹⁾ wird jetzt unter der Bezeichnung Pininfarina Spider Europa über die Fiat-Organisation vertrieben, ²⁾ R = Reihenmotor, ³⁾ overhead valves = hängende Ventile - untenliegende Nockenwelle, ⁴⁾ overhead camshaft = obenliegende Nockenwelle, ⁵⁾ Automatikgetriebe: Beschleunigung mit Kickdown

Test Peugeot 504 TI Cabriolet

Nur für die kleineren Reise-Utensilien ist schlecht vorgesorgt, denn an Ablagen herrscht echter Mangel: Außer dem nicht sehr geräumigen Handschuhfach steht dafür nur ein winziges Kästchen in der Mittelkonsole zur Verfügung.

An der Ausstattung des Peugeot-Cabriolets wurde dagegen nicht gespart. Sie ist komplett und reicht von elektrischen Fensterhebern, die wegen der großen Innenbreite des Autos sehr praktisch sind, bis zu einer Instrumentierung, die sich wohlthuend vom üblichen Einer-

lei abhebt. Die großen, gut ablesbaren Rundinstrumente sind eine jener wenigen Modifikationen, die das Peugeot-Cabriolet in den letzten Jahren erfahren hat. Weit weniger gut gelungen sind da die neuen, schwarz glänzenden Kunststoffstoßstangen, die schlecht zum Stil des Autos passen und noch nicht einmal ohne weiteres gegen die alten Chromschienen auszuwechseln sind, da sie die Blinkleuchten beherbergen.

Ebenfalls in Frage stellen muß man eine weitere Neuerung: Die (auf Wunsch lieferbare) Michelin TRX-Bereifung (Dimension 190/65 HR 390) mag zwar Vorzüge im Fahrverhalten

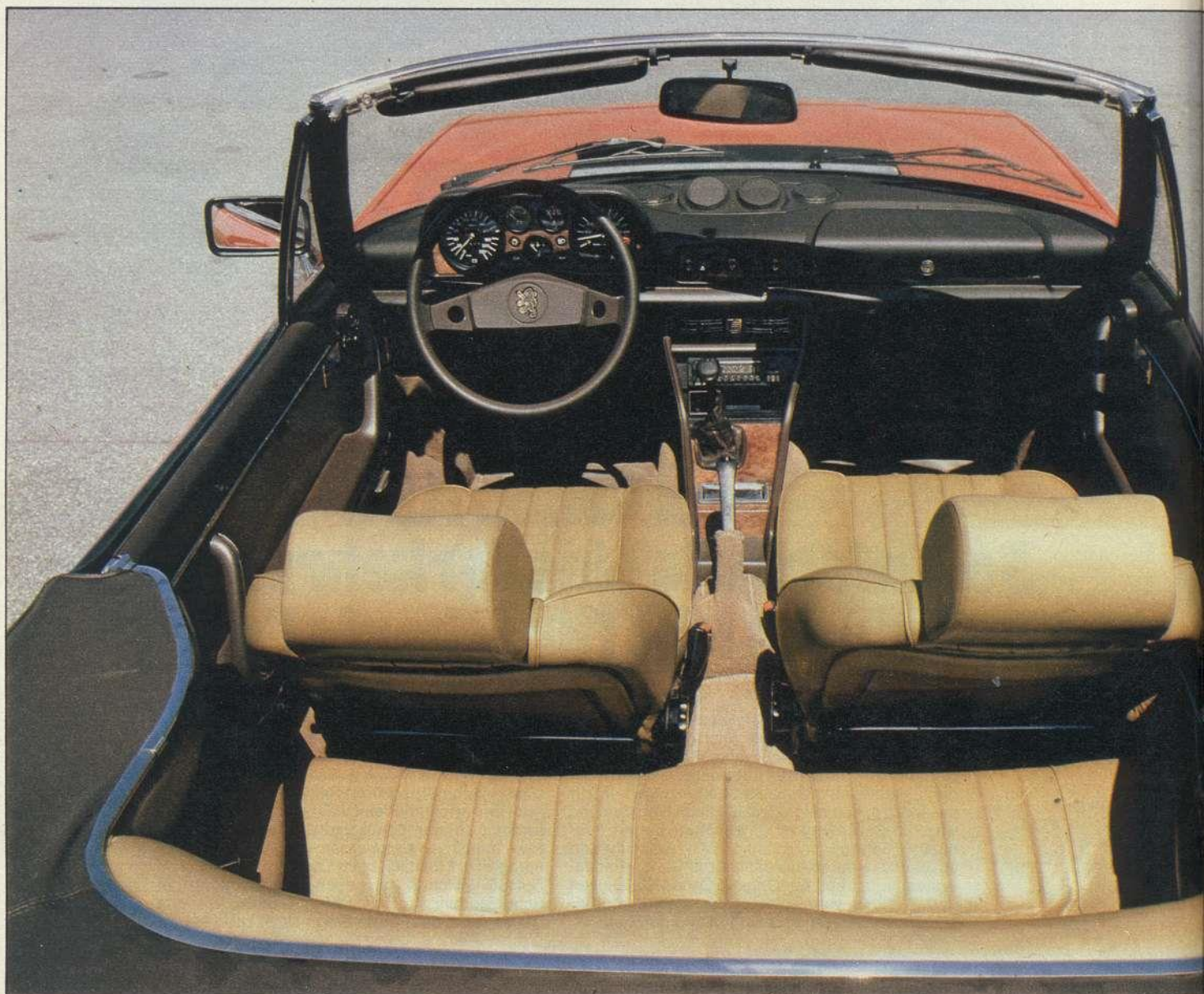
bringen, ist aber speziell im Falle eines komfortbetonten Cabriolets die klassische Antwort auf eine Frage, die keiner gestellt hat.

Weit mehr Sinn macht da das serienmäßige Fünfganggetriebe, dessen Auslegung gut in die heutige verbrauchs- und komfortbewußte Zeit paßt. Da es sich zudem leicht und exakt schalten läßt, kommt auch das Fahrvergnügen nicht zu kurz.

Sonst ist unter der Motorhaube alles beim alten geblieben, und das ist auch gut so. Denn trotz betagter Konstruktion, die auf das Jahr 1962 zurückgeht, stellt sich der zwei Liter große Vierzylindermotor als äußerst an-

genehme Antriebsquelle dar. Und daß er vor vier Jahren den vorübergehend (von 1974 bis 1978) eingebauten Sechszylinder wieder abgelöst hat, ist insofern nicht bedauerlich, als der 2,7 Liter große V-Motor weder an Leistung noch an Laufkultur Besonderes zu bieten hatte.

Hinzu kommt, daß der weltweit einzige noch mit einer mechanischen Hochdruck-Einspritzung (System Kugelfischer) ausgerüstete Ottomotor auch ökonomisch besser in die Landschaft paßt. Die vom Saugrohrdruck über eine Regelschwinge gesteuerte und mit einer Schubabschaltung versehene Einspritzpumpe dosiert den Kraftstoff so penibel, daß auch



Ein großer Innenraum, bequeme Sessel und zwei Notsitze machen das Peugeot Cabriolet zu einem einzigartigen Angebot

bei zügiger Fahrweise selten mehr als zwölf Liter pro 100 Kilometer verbraucht werden. Aber auch die Fahrleistungen kommen nicht zu kurz. Mit 106 PS, die der Motor schon bei 5200/min Umdrehungen parat hält, beschleunigt das Peugeot Cabrio, wenn es denn sein muß, in 12,2 Sekunden aus dem Stand auf 100 km/h und erreicht eine Höchstgeschwindigkeit von 180,9 km/h. Mehr als die absolute Höchstleistung kommt freilich das mit 169 Newtonmeter respektable maximale Drehmoment dem Fahrvergnügen zugute, zumal es schon bei 3000 Umdrehungen zur Verfügung steht. Hohe Leistung, befriedigende Laufkultur und günstigen Ver-

brauch bringt dieses alte Aggregat ohne eine einzige obliegende Nockenwelle und unter Verzicht auf jedwede Elektronik zustande. Da drängt sich die Frage auf, worin denn der tatsächliche Fortschritt moderner Motoren besteht.

Auf der Höhe der Zeit ist auch das Fahrwerk des Peugeot-Cabriolets. Die auf Komfort abgestimmte Einzelradaufhängung (vorn Federbeine, hinten Schräglenker) wird mit Unebenheiten der Straßenoberfläche gut fertig und bietet zudem problemlose Fahreigenschaften. Nur bei extremer Kurvenfahrt erfordert das ausbrechende Heck reduzierten Lenkeinschlag.

Mit der serienmäßigen Servolenkung läßt sich das gar nicht klein geratene und immerhin 1246 Kilo schwere Auto zudem mühelos dirigieren, was für langsamen Stadtverkehr ebenso gilt wie für zügige Fortbewegung auf engen, kurvenreichen Landstraßen.

Dabei offenbart sich freilich auch ein unangenehmer Mangel des offenen Peugeot, der auch auf die Fahrwerksqualitäten durchschlägt: Die Karosserie ist nicht sehr verwindungssteif, so daß – abgesehen vom Schütteln und Klappern – auf welliger Fahrbahn die Hinterachse schon einmal die Contenance verliert und leicht versetzt.

Was gibt es sonst noch auszusetzen? Die zunächst verwirrenden Bedienungshebel mit dem früher für Peugeot typischen Lichtschalter, den angeblich atmungsaktiven, aber dennoch sehr glitschigen Skai-Bezug der ansonsten bequemen Sitze, die zu geringe Servowirkung der vier Scheibenbremsen und die in einigen Punkten nicht ganz befriedigende Verarbeitung.

Dies sind freilich Marginalien im Vergleich zu den übrigen Qualitäten eines offenen Autos, das in seiner Kategorie einzigartig ist. Daran gemessen ist auch der Preis von 33 650 Mark durchaus akzeptabel.

Gert Hack



Neue Instrumente im klassischen Stil informieren den Fahrer



Ein alter Motor mit mechanischer Einspritzung sorgt für den Vortrieb

Vorzüge

- Voll versenkbares Verdeck
- Gutes Raumangebot
- Komplett Ausstattung
- Sparsamer Einspritzmotor
- Guter Federungskomfort

Nachteile

- Nicht verwindungssteife Karosserie
- Unpraktische Bedienungshebel
- Keine Ablagemöglichkeiten
- Zu geringe Bremskraftverstärkung

Ausstattung und Preise

Peugeot 504 TI Cabrio

Grundpreis DM 33 650,-

Serienausstattung:

- Außenspiegel links von innen einstellbar
- Drehzahlmesser
- Fensterheber vorne elektrisch betätigt
- Halogen-Scheinwerfer
- Handschuhfach abschließbar
- Rückfahrcheinwerfer
- Scheinwerfer-Höhenregulierung (mechanisch)
- Servolenkung
- Verbundglas-Frontscheibe
- Zeituhr

Zusatzausstattung:

- Metallic-Lackierung 770,-
- Räder und Reifen TRX 1562,-