



OLDTIMER MARKT

EUROPAS GRÖSSTE ZEITSCHRIFT FÜR
KLASSISCHE AUTOS UND MOTORRÄDER



DEM ROST KEINE CHANCE

Hohlräume schützen: So wird's gemacht!

ALTAUTOVERORDNUNG:
Gericht verurteilt
ersten Autobesitzer



SEINE MAJESTÄT WIRD 70

Mercedes SSK

PEUGEOT 504 LIMOUSINE UND KOMBI

Jahrelang haben wir sie in die Wüste geschickt – jetzt sind die tapferen Franzosen bei uns beinahe ausgestorben. Erinnerungen an ein (zu) gutes Auto



FASTBACK-NORTON



Das „lange Ende“ stand am Anfang der Commando-Legende

KAUFBERATUNG



Sunbeam Alpine oder Tiger: Kann denn Power Sünde sein?

DER GRÖSSTE SZENE-ÜBERBLICK

Mehr als 1300 Clubadressen



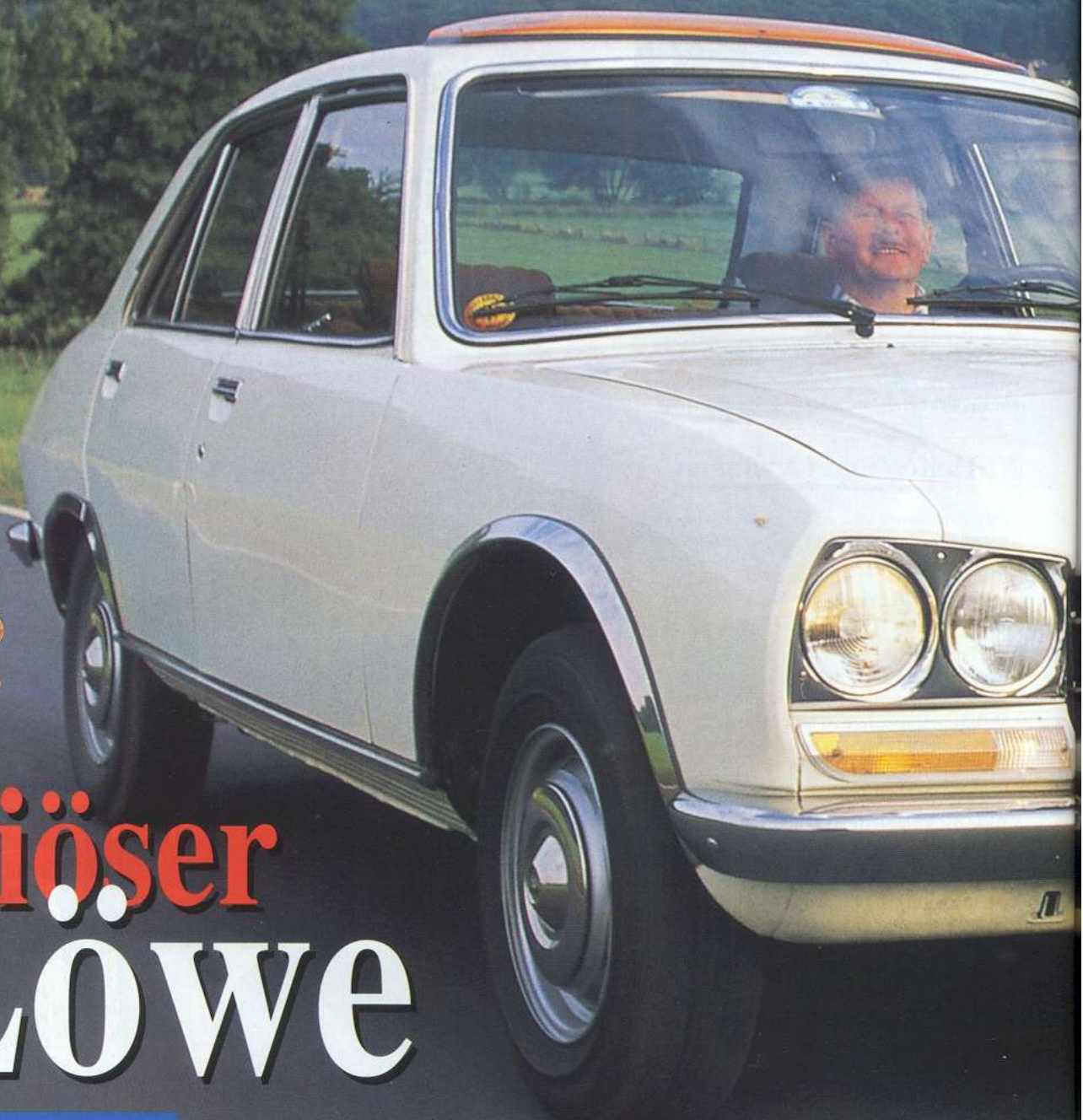
Seriöser Löwe

Es gibt Autos, die still und leise aussterben. Der Peugeot 504 ist so ein Auto. Während andere alte Bekannte wie der Renault 4 noch ihren letzten TÜV abfahren, um dann umweltgerecht entsorgt zu werden, ist die „seriöse Säufte“ aus Sochaux bereits bis auf ganz wenige Exemplare von unseren bundesdeutschen Straßen verschwunden. Dabei hat der sanfte Löwe, der in diesen Tagen seinen dreißigsten Geburtstag feiert, durchaus auch außerhalb der Peugeot-Szene etwas mehr Aufmerksamkeit verdient.

Sympathische Limousine: Peugeot 504

1968: Die „Kinder von Marx und Coca-Cola“ proben in Paris die Weltrevolution, und anders als in Deutschland wird das Proletariat erst nach einem mehrwöchigen Generalstreik wieder werktätig. So kommt es, dass der 504 seine öffentliche Premiere statt wie geplant im Mai erst im September feiern kann. Dies verhindert jedoch nicht, dass die sympathisch unprätentiöse Limousine prompt zum Auto des Jahres gekürt wird. Doch unter dem Blechkleid mit der charakteristischen Kofferraumlinie, das wie *auto motor sport* anno 1968 wohlwollend verzeichnet, auf „modische Blechgeschwülste“ verzichtet, findet sich mehr Altbewährtes

als Revolutionäres. So stammt die Technik zu großen Teilen vom Vorgänger 404, der übrigens noch bis 1975 parallel weitergebaut werden wird. Von diesem Typ übernimmt der große Bruder die Vorderachskonstruktion mit Einzelradaufhängung an Querlenkern und McPherson-Federbeinen sowie den Motor, der von 1600 auf 1800 Kubik aufgebohrt wird. Da der 404-Motor mit 73 Millimetern recht kurzhubig arbeitet, stellt die Erhöhung auf 81 Millimeter Hub keinerlei Problem dar, zumal die Betriebsdrehzahl 5600 U/min nicht überschreitet. In der Vergaserversion bringt es dieser Motor auf 82 PS, was in Anbetracht eines





Die hier gezeigte TI-Version des Peugeot 504 kam 1976 auf den Markt



Leergewichts von 1255 Kilogramm und einer Spitzengeschwindigkeit von 156 km/h das damals noch gerne beschworene „sportliche Fahren“ nur schwer möglich macht.

Doch bei der Konzeption des 504 ging es den Konstrukteuren in Sochaux letztlich nicht so sehr um Geschwindigkeit als vielmehr um ein bequemes und sicheres Fahren auch abseits frisch eingeweihter Schnellstraßen. Wirklich neue Wege beschreitet Peugeot deshalb mit der Schräglenker-Einzelradaufhängung der Hinterachse, die eine völlige Neukonstruktion darstellt. In Verbindung mit der McPherson-Federbeinvorderachse haben die Peugeot-Engi-

neure ein Fahrwerk geschaffen, das dem 504 zu besten Noten in der zeitgenössischen Automobilpresse verhilft. Im bereits zitierten Testbericht von 1968 heißt es deshalb begeistert: „Man spürt wohl, dass man auf einer schlechten Straße fährt, aber man wird dadurch nicht gestört. Man fühlt sich wohlaufgehoben wie in einer Sänfte“. Überhaupt ist der 504, der vorne und – was damals noch eine Besonderheit darstellt – auch hinten mit Scheibenbremsen verzögert, in erster Linie auf Komfort ausgelegt.

Dieses Gestaltungsprinzip dominiert auch im Innenraum der von Sergio Pininfarina in Turin gezeichneten Karosserie. Schon die Peu-

geot-typische Lenkradschaltung trägt kaum dazu bei, sich im Cockpit eines Boliden zu wähen. Dafür gibt es jedoch ausreichend Platz. Vorne verfügt er nicht nur über serienmäßige Liegesitze, sondern auch über einschiebbare Kopfstützen. Solche Dinge gelten jedoch damals mehr als komfortables Accessoire denn als Sicherheitsmerkmal. „Zwei echte Fauteuils mit eingebauten, verstellbaren Kopfstützen und eine luxuriöse Lederpolsterung oder Stoffbezüge mit Kunstlederbesatz gewähren einen auserwählten Komfort“, heißt es dementsprechend in einem frühen Prospekt von 1970 – bevor einige Zei-



Sportliches Fahren war nicht die Stärke der 504. Bei der Konzeption wurde mehr Wert auf ein komfortables Fahrwerk gelegt, das bequemes Reisen ermöglichen sollte



Im Stil der Siebziger: Rundinstrumente mit Tacho, Drehzahlmesser und Kombianzeige



Bei eingeschobenen Kopfstützen und heruntergeklappten Sitzen gibt's eine große Schlafstatt



len tiefer auf die „vorhandene Dreipunkthalterung“ für Sicherheitsgurte hingewiesen wird. Serienmäßig gibt es allerdings von Produktionsbeginn an eine Sicherheitslenksäule und Verbundglas.

„Sportlichen“ Fahrern, die auch die 97 PS der parallel angebotenen Injection-Version nicht über das Wohnzimmerflair der Limousine hinwegtrösten können, bietet Peugeot ab März 1969 die ebenfalls von Pininfarina entworfenen Cabrio- und Coupé-Versionen an. Unter der eleganten Sportwagenkarosserie, die der des Fiat 124 Cabrios nicht unähnlich ist, steckt trotz des um 19 Zentimeter kürzeren Radstandes jedoch die weitgehend unveränderte Technik der Limousine. Lediglich das Getriebe ist etwas anders abgestuft, um für niedrige Drehzahlen zu sorgen, wobei Peugeot anders als beim 404 Coupé/Cabriolet diesmal wenigstens auf die Lenkradschaltung verzichtet hat. Obwohl bei den Sportversionen ausschließlich der mittlerweile 100 PS starke Einspritzmotor Verwendung findet, ist aufgrund des gegenüber der Limousine um 20 Kilogramm höheren Gewichts bei 174 km/h Ende, so dass das stilvolle Cabrio eher auf die Cornische als auf deutsche Autobahnen passt. Vor allem in Deutschland verkaufen sich deshalb Coupé und Cabrio sehr schlecht, da sich die meisten potentiellen Käufer nicht mit der Diskrepanz zwischen dem sportlich-eleganten Äußeren und den zunächst eher bescheidenen Fahrleistungen abfinden können.

Beide Versionen werden übrigens nicht in Sochaux, sondern direkt bei Pininfarina in Turin produziert; ein Umstand, der dafür sorgt, dass deren italienische „Eleganza“ in unseren rauen Breiten häufig schon nach wenigen Jahren von „Corrosione“ zernagt wird.

Im August 1970 erhöht Peugeot bei allen 504-Versionen den Hubraum von 1800 auf 2000 Kubik, wobei Coupé und Cabrio weiterhin ausschließlich mit Einspritzmotor offeriert werden. Für die Vergaserversion bedeuten die exakt 1971 ccm eine Leistungsspritze von sattem zehn PS, die sich weniger in der Endgeschwindigkeit (162 km/h statt 156 km/h) als vielmehr in einem deutlichen Gewinn an Elastizität bemerkbar machen. Ein Durchschnittsverbrauch von 13,6 Litern (ams 23/70) gilt damals übrigens noch bei Autotestern und -käufern für einen Wagen dieser Größe und Leistung als durchaus „angemessen“. Beim Einspritzmotor macht sich die Hubraumvergrößerung jedoch weniger bemerkbar. So steigt die Leistung lediglich von 100 auf 104 PS, was aber immerhin für eine Endgeschwindigkeit von 170 km/h für die Limousine reicht. Doch gerade deutsche Käufer stehen der Injection- beziehungsweise – wie sie nach der Hubraumerhöhung heißt – TI-Version trotz des gesteigerten Temperaments zu Beginn eher zurückhaltend gegenüber. Und das, obwohl es sich bei der von Georg Schäfer in München produzierten und von Kugelfischer in Schweinfurt vertriebenen mechanischen Saugrohr-Einspritzanlage um ein rein deutsches



Qualitätsprodukt handelt. Schuld an dieser Skepsis ist die Erinnerung an die thermischen Probleme der frühen 404 Injection, die nicht selten in kapitalen Motorschäden endeten. Hinzu kommt, dass eventuelle Einstell- und Reparaturarbeiten an der recht komplexen Anlage Mensch und Material mitunter auf eine harte Probe stellen.

Auf dem Salon 1970 feiert schließlich auch die Dieselve Variante ihren Einstand. Dieses 2,0-Liter-Triebwerk ist mit einer Leistung von 56 PS übrigens nicht nur stärker als die zeitgenös-



Robuster Geselle: Der Zweiliter-Vierzylinder gilt als ausgesprochen zuverlässig und langlebig. Ab 1976 leistete er 106 PS



Die Doppelscheinwerfer blieben ausschließlich dem 1976er TI vorbehalten

sichen Schwabenselbstzünder, sondern sogar der leistungsstärkste Pkw-Dieselmotor der Welt. Gehässige Zeitgenossen wie beispielsweise die Tester von *auto motor sport* fühlen sich jedoch hinsichtlich dessen Größe und Lautstärkepegel an jene Peugeot-Diesellaggregate erinnert, wie sie vornehmlich bei der christlichen Seefahrt Verwendung finden. „Mit einer Vorglühzzeit von 70 Sekunden entspricht er eher den Gepflogenheiten der Hochseeschiffahrt als denen des Stadtverkehrs. Und auch das dieser Minute der Einkehr folgende Laufgeräusch passt mit seinem prägnanten Nageln besser in einen Fischereihafen als in einen Villenvorort.“ (*ams* 3/72).

Schon ein halbes Jahr zuvor, im April 1970, sind die sogenannten langen Versionen des 504 – Break, Commerciale und Familiale – er-





Die Vergaser-Version des Zweiliter-Vierzylinders im Peugeot 504 GL leistete ursprünglich 93 PS



Familienkutsche: Der großzügig bemessene Innenraum bot notfalls bis zu fünf Personen Platz



An die auf den ersten Blick eigenwillig geformte Heckklappe gewöhnt sich der Betrachter

schienen, welche hinten mit einer starren Hinterachse und doppelten Federn ausgerüstet sind. Diese viertürigen Kombis bieten bei 4,80 Meter Länge ausreichend Platz, um vor allem in der Familienversion mit dritter Sitzbank das ideale Gefährt für Handwerker, Händler, Bauern und – nicht zu vergessen – kinderreiche Familien beiderseits des Mittelmeeres bereitzustellen. Überhaupt erfreut sich der 504, dessen Prestige nicht nur in seiner Zuverlässigkeit, sondern auch in seinen zahlreichen Rallye-Erfolgen, wie zum Beispiel der „Ethiopian Highland Rallye“ in Dezember 1970 begründet liegt, in afrikanischen Ländern größter Beliebtheit. Noch bis in die neunziger Jahre hinein werden deshalb professionelle Händler mit guten Kontakten nach Afrika manchen 504 vorm deutschen TÜV retten. Doch auch im Mutterland Frankreich avanciert der 504

schnell zum Lieblingsmobil maghrebinischer Großfamilien, die mit ihm wahre Transportkorde aufstellen. Analog zur Limousine, die in der Vergaserversion schon seit Februar 1969 wahlweise mit dem ZF-Automatikgetriebe geordert werden kann, bietet Peugeot ab Herbst 1970 diese Variante auch als Option für Coupé und Cabrio an. In nahezu 14 Jahren Bauzeit verspüren allerdings nicht einmal 2500 Käufer den Wunsch nach dieser Art von Komfort.

Auf dem Salon 1971 präsentiert Peugeot schließlich ein „Nutzfahrzeug“ der ganz besonderen Art, den 504 Break Riviera. Nicht wenige Peugeot-Liebhaber bedauern noch heute zutiefst, dass diese Kombiversion des Coupés niemals in Serie ging. In der „Szene“ gilt es jedoch als halbwegs sicher, dass zumindest einer der drei – wie sollte es auch anders sein – von Pininfarina destylen Prototypen

überlebt hat und sich heute bei einem spanischen Sammler befindet. Die sportlichen Ambitionen der Limousinenfahrer bedient Peugeot zur gleichen Zeit mit der Option einer Mittelschaltung für die Einspritzversion. Ab Modelljahr 1973 wird diese schließlich für alle „kurzen“ Modelle Serienstandard. In diesem Jahr schlägt Peugeot mit 222.000 gebauten Exemplaren des 504 seinen hauseigenen Produktionsrekord von 1967. Damals waren 220.000 Fahrzeuge des Typs 404 vom Band gelaufen. Darüber hinaus erreicht die Marke 1973 mit 765.930 gebauten Einheiten die höchste Jahresproduktion ihrer Geschichte.

Doch die Energiekrise wirft ihre Schatten auch auf Sochaux, denn aufgrund der Ausweitung seines Exportgeschäftes hat Peugeot, trotz relativ stabiler Verkaufszahlen im Mutterland, schon bald mit der allgemeinen Absatzkrise für



Autos im restlichen Europa zu kämpfen. 1973 ist deshalb auch die Geburtsstunde des 504 L, unter dessen Motorhaube der gerade zwei Jahre zuvor eingestellte 1800-ccm-Motor fröhliche Wiederauferstehung feiert. Mit viel Feingefühl hat man bei Peugeot die Limousine „abgemagert“, so dass eine preiswertere Variante herauskommt, die auch auf den zweiten Blick nicht spartanisch wirkt. Der 504 L besitzt anstelle der Schräglenkerachse die Starrachse des 404, und auch die Wiederkehr der Lenkradschaltung sowie eines Breitbandtachos statt dreier Rundinstrumente ruft die Erinnerung an den von vielen geschätzten Vorgänger wach. Viel wichtiger in Zeiten des teuren Sprits ist allerdings die Tatsache, dass sich diese Version dank der niedrigeren Verdichtung von 7,5:1 nunmehr mit zehn bis zwölf Litern Normalbenzin zufrieden gibt. „Die Sparversion, die Peugeot zur unteren Abrundung des 504-Programms in Serie gehen ließ, paßt gut in die Zeit“, urteilt *ams* im Januar 1974 und beweist damit eine gute Nase, denn alleine zwischen 1973 und 1978 verkauft sich der 504 L weltweit fast 300.000mal.

In Deutschland erreicht er mit 42.406 Exemplaren eine Marke von über 30 Prozent an den deutschen Gesamtzulassungen der 504-Reihe in diesem Zeitraum. Überhaupt ist es in Deutschland vor allem die Verbindung aus preisgünstigem Komfort und zuverlässiger Konventionalität, die dem 504 eine breite Basis sichern. Während Citroën DS und CX hierzulande in den siebziger Jahren eher Autos für frankophile Studienräte sind, avanciert der 504 auch bei uns zur Familienkutsche. Doch in Sochaux reagiert das Werk durchaus auch mit

Der heutige Marktwert*

Modell	Baujahr	Note 1	Note 2	Note 3	Note 4	Note 5	Neupreis
504	1968 bis 1970	8600 DM	5400 DM	3500 DM	1500 DM	600 DM	10.120 DM
504 injection	1968 bis 1970	10.000 DM	6700 DM	4000 DM	1600 DM	600 DM	11.320 DM
504 GL	1970 bis 1979	8000 DM	5100 DM	3300 DM	1400 DM	500 DM	10.950 DM
504 TI	1970 bis 1979	9500 DM	6300 DM	3900 DM	1500 DM	500 DM	12.150 DM
504 L	1973 bis 1979	6700 DM	4300 DM	2800 DM	1300 DM	400 DM	10.500 DM
504 LD	1973 bis 1978	6600 DM	4200 DM	2800 DM	1300 DM	400 DM	11.300 DM
504 GLD	1976 bis 1979	7700 DM	4800 DM	3000 DM	1300 DM	500 DM	18.195 DM
504 GR/SR	1979 bis 1982	6500 DM	4100 DM	2600 DM	1200 DM	300 DM	15.420 DM
504 Break	1971 bis 1983	7200 DM	4600 DM	3100 DM	1400 DM	500 DM	12.000 DM
504 Familiare	1971 bis 1983	7000 DM	4500 DM	3100 DM	1400 DM	500 DM	14.500 DM

Anmerkung: Das neue Modelljahr begann jeweils im September, folglich überschneiden sich die Baujahre. Die Kombiversionen wurden hierzu abweichend im Frühjahr 1971 eingeführt. Aufgrund der langen Produktionszeit unterlag das Modell 504 zahlreichen Modellpflegemaßnahmen, die zu einer kaum überschaubaren Differenzierung in über 40 Typen führen und den Rahmen dieser Tabelle sprengen würde. Grundsätzlich gilt, daß die Modelle der ersten Serie seltener und teurer sind.

*Ermittelt von Classic Data GmbH, Behringhauser Straße 23, 44575 Castrop-Rauxel, Tel.: 02305/29011

Aus dem OLDTIMER-MARKT-Clubadressen-Verzeichnis*

Peugeot-504-Limousinen-Freunde
im PeReCi-Motor-Klassik-Club Berlin e.V.
Bernsteinring 107
12349 Berlin
Tel.: 030/9723751 Fax: 030/7422237

„Das Löwentreffen“ Die Peugeot Klassiker IG
Harald Gayk, Monternkampweg 37
47475 Kamp-Lintfort
Tel.: 02842/6265 Fax: 02842/6265

Peugeot Veteranen Club Schweiz
Thomas Vögeli, Steigfelsen
CH-9604 Lütisburg

Amicale Peugeot Autriche
Peugeot-Talbot Austria
Diefenbachgasse 35
A-1150 Wien
Tel.: 01/89199160 Fax: 01/8919979

*Das umfangreichste Clubadressen-Verzeichnis des deutschsprachigen Raums (über 1300 Eintragungen) erscheint immer am Jahresende.



Die Doppelschweinwerfer und die gelbe AHK sind nicht original

einem gewissen Trotz auf Energiekrise und Tempolimit. 1974 unterzieht Peugeot Coupé und Cabrio einer „Verjüngungskur“, welcher zum Leidwesen vieler Fans sowohl die geteilten Doppelscheinwerfer als auch die ungewöhnlichen Streifenrücklichter zum Opfer fallen. Als Entschädigung gibt es jedoch einen 2664-ccm-Sechszylindermotor, den Peugeot in Kooperation mit Volvo und Renault im Rahmen des Gemeinschaftsunternehmens „La Franco-Suédoise des Moteurs PRV“ entwickelt hat. Die mit diesem sogenannten Euro-motor ausgerüsteten V6-Cabriolet und V6-Coupé sind nicht nur die ersten Serienfahrzeuge der Welt, die mit einer elektronischen Zündanlage ausgeliefert werden, sondern auch die ersten Sechszylinder-Peugeots seit der Produktionseinstellung des 601 im Jahre 1936.

Auch bei den Limousinen und Kombis steht das Modelljahr 1975 für eine, wenn auch kleinere, optische Retusche. Anstelle der aufgesetzten Türgriffe erhalten sie versenkte Klapptürgriffe, die als das wesentliche Unterscheidungsmerkmal zwischen erster und zweiter Serie gelten. Auf dem Salon 1976 vervollständigt schließlich ein neuer 2,3-Liter-Dieselmotor mit 70 PS die mittlerweile recht ansehnliche Modellalette. Glücklicherweise bleiben die „normalen“ 504 von typischen Siebziger-Jahre-Facelifts, bis auf den Ersatz des Chrom-



Technische Daten: Peugeot 504 Limousinen und Break

Baugleiche Daten aller Modelle

Getriebe	Viergang, vollsynchronisiert; auf Wunsch ZF-Dreigang-Automatik
Karosserie	Selbsttragend
Vorderachse	Einzelradaufhängung mit Querlenkern, McPherson-Federbeinen
Hinterachse	Einzelradaufhängung mit Schräglenkern, Schraubenfedern (Starrachse für die Modelle L, LD, GR, SR, GRD, SRD und alle Kombis)
Länge x Breite x Höhe	Limousine: 4490 x 1690 x 1460 mm; Kombi: 4830 x 1695 x 1550 mm
Kat-Nachrüstung	Können für Einspritzer bei Ludwig Biewen, Tel.: 06581/2349, bei ausreichender Nachfrage aufgelegt werden (DM 4000,- incl.)

Benziner

Modell	504	504 (L)	504 GR/SR	504 GL	504 injection	504 TI	504 Com.	504 Break
Motor	Vierzylinderviertakt-Reihenmotor; wassergekühlt; hängende Ventile, von seitlich liegender Nockenwelle über Stoßstangen und Kipphebel betätigt; fünffach gelagerte Kurbelwelle;							
Hubraum	1796 ccm			1971 ccm	1796 ccm	1971 ccm	1796 ccm	1971 ccm
Bohrung x Hub	84 x 81 mm			88 x 81 mm	84 x 81 mm	88 x 81 mm	84 x 81 mm	88 x 81 mm
PS bei U/min	82 bei 5500	79 bei 5100, Automatik: 81 bei 5100	80 bei 5400	93 bei 5200, ab 8/1976: 96 bei 5200	97 bei 5600, ab 3/1969: 100 bei 5500	104 bei 5200, ab 8/1976: 106 bei 5200	73 bei 5000	93 bei 5200, ab 8/1976: 96 bei 5200
Gemischaufbereitung	Vergaser (Solex)			Vergaser (Solex/Zenith)	mechanische Kraftstoffeinspritzung (Kugelfischer)		Vergaser (Solex)	Vergaser (Zenith)
Gangwahl	Lenkradschaltung	Lenkrad-, ab 9/1975: Mittelschaltg.	Mittelschaltg.	Lenkrad-, ab 8/1976: Mittelschaltg.	Lenkradschaltung	Lenkrad-, ab 9/1972: Mittelschaltg.	Lenkradschaltung	Lenkrad-, ab 9/1972: Mittelschaltg.
Bauzeit	1968 bis 1970	1973 bis 1979	1979 bis 1982	1970 bis 1979	1968 bis 1970	1970 bis 1979	1971 bis 1979	1971 bis 1983

Diesel

Modell	504 LD/Commerciale D	504 Diesel/GLD/GRD/SRD	504 Break D	504 Break GLD/GRD
Motor	Vierzylinderviertakt-Reihenmotor; wassergekühlt; hängende Ventile, von seitlich liegender Nockenwelle über Stoßstangen und Kipphebel betätigt			
Hubraum	1948 ccm, 1977: 2112 ccm	2112 ccm, GLD ab 1976: 2304 ccm		2304 ccm
Bohrung x Hub	88 x 80 mm, 1977: 90 x 83 mm	90 x 83 mm, GLD ab 1976: 94 x 83 mm		94 x 83 mm
PS bei U/min	56 bei 4500, 1977: 65 bei 4500	65 bei 4500, GLD ab 1976: 70 bei 4500		70 bei 4500
Gemischaufbereitung	Roto-Diesel-Einspritzpumpe (GLD bis 1976: Bosch-Pumpe)			
Gangwahl	Lenkradschaltung		Mittelschaltung	
Bauzeit	1973 bis 1979	1971 bis 1982	1971 bis 1977	1977 bis 1983



Die erste Serie des Peugeot 504 erkennt man hauptsächlich an den aufgesetzten Türgriffen. Sie verschwanden im Modelljahr 1975

kühlergitters durch ein schwarzes Plastikteil verschont. Lediglich der TI wird 1976 mit Doppelscheinwerfern ausgeliefert, die ausschließlich diesen Modellen vorbehalten sind. Bei den Sportversionen zeigt Peugeot hingegen weniger Beständigkeit. So taucht zum Modelljahr 1978 der Zweiliter-Einspritzmotor wieder auf, der nur drei Jahre zuvor aus dem Programm gestrichen worden war.

Doch mit den Siebzigern neigt sich auch die Karriere des 504 zumindest hierzulande dem Ende zu. Ähnlich wie seinerzeit der 404 bei dessen Erscheinen, rutscht nun der 504 mit der Markteinführung des 505 im Herbst 1979 allmählich ins zweite Glied ab. 1979 fallen daher GL und TI weg, so dass bis 1982 (bei uns nur bis 1981) nur noch die einfacheren, auf dem „L“ basierenden GR- und SR-Modelle im Pro-

gramm bleiben. Analog hierzu reduziert sich auch die Dieselpalette auf die GRD- und SRD-Version. Ebenfalls bis 1982 sind auch die Kombis zu haben, die aber nur noch in der Zweiliter-Vergaserversion beziehungsweise als 2,2-Liter-Diesel geliefert werden.

1980 freuen sich Coupé- und Cabriolieliebhaber über eine serienmäßige Holzinnenausstattung und neue Rundinstrumente. Der Preis dafür sind „filigrane“ Plastikstoßfänger mit integrierter Blink-Standlicht-Kombination anstelle der Chromstoßstangen. Nachdem 1983 auch der Bau dieser Versionen eingestellt wird, ist zunächst nur scheinbar Ende. Während in den Achtzigern in Deutschland das 504-Sterben beginnt, verhilft die Verschiffung sämtlicher Produktionsanlagen nach Argentinien derweil der „Sänfte“ zu einer Wiedergeburt.

Text: Ingo Meier

Fotos: Andreas Beyer, Lothar M. Peter