



Motor

Klassik

Mini Cooper S

Klein –
frech –
schnell

- Französische Eleganz
Peugeot 504 Cabrio
- Tips und Tricks
Verdeckpflege



● Kaufberatung: Ponton-Mercedes



Concours d'Élégance

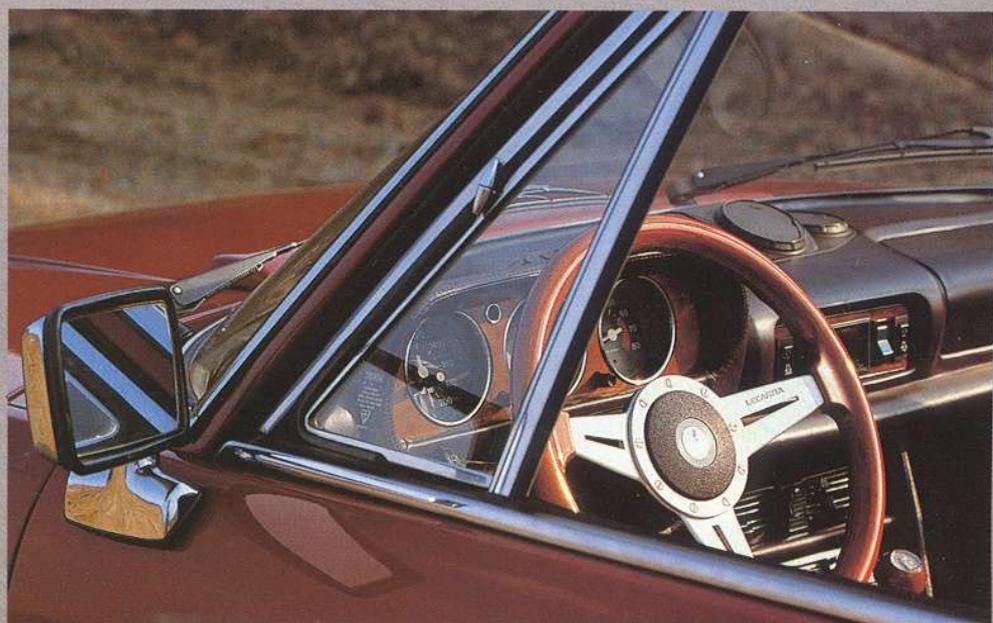
Vor 25 Jahren präsentierte Peugeot die Cabrio- und die Coupé-Version des 504. Entworfen und gebaut wurde das elegante französische Modell jedoch bei der italienischen Karosserieschmiede Pininfarina.

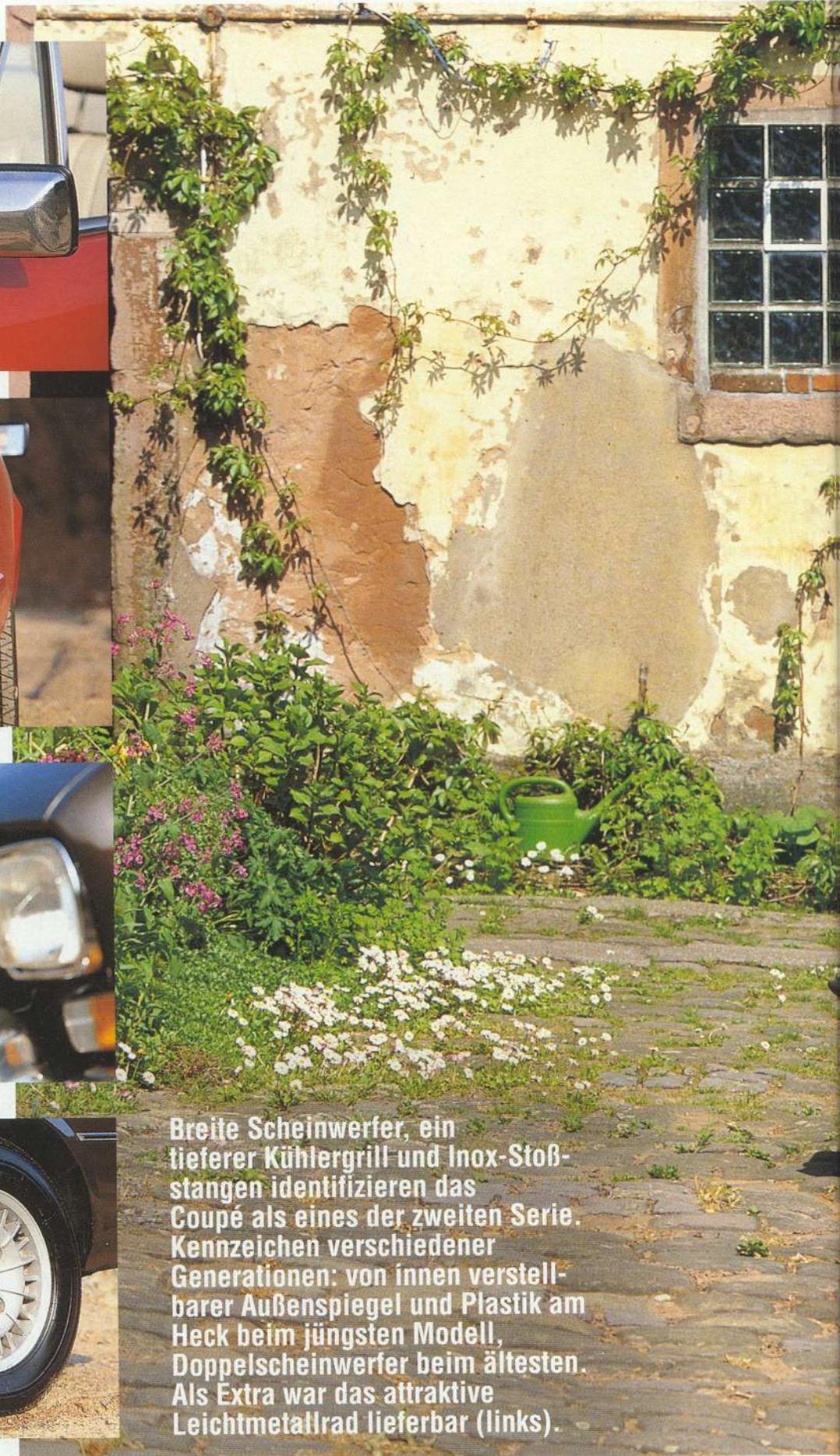
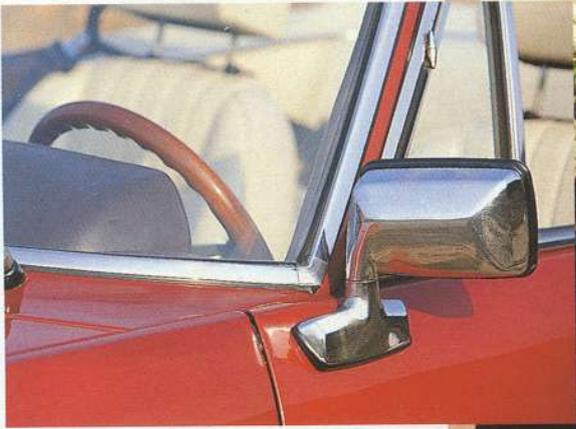






In seiner ersten Version von 1969 zieren das Peugeot 504 Cabriolet noch rechteckige Doppelscheinwerfer an der Front. Zeitgemäß sind auch die glänzenden Stoßstangen aus rostfreiem Stahl, während sich die dritte und letzte Serie von 1979 mit breiten Leuchten und einem Rammschutz aus Kunststoff dem Trend anpaßte. Drei sachliche Rundinstrumente prägen die Armaturentafel (rechts).

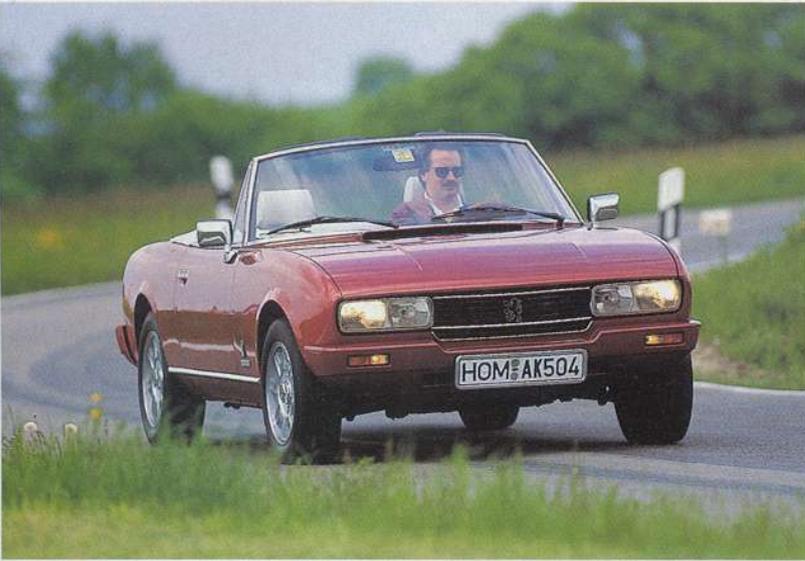




Breite Scheinwerfer, ein tieferer Kühlergrill und Inox-Stoßstangen identifizieren das Coupé als eines der zweiten Serie. Kennzeichen verschiedener Generationen: von innen verstellbarer Außenspiegel und Plastik am Heck beim jüngsten Modell, Doppelscheinwerfer beim ältesten. Als Extra war das attraktive Leichtmetallrad lieferbar (links).



Von Ulrich Bethscheider-Kieser
mit Fotos von Michel de Vries.



In der modernsten Fassung des 504 Cabrios müssen die Fahrer mit einem Zweiliter-Vierzylinder vorlieb nehmen, während der schon 1974 eingeführte V-Sechszylinder für das Coupé reserviert bleibt.



Die schräggestellten Heckleuchten geben dem Cabrio der ersten Generation eine eigenständigere Optik als bei den Folgemodellen.

Es treibt einem vor Rührung fast die Tränen in die Augen: Tellergroße Blumen verteilen sich in grellem Gelb über das Kleid der freundlich lächelnden Dame, eine aus Halbkreisen bestehende Borte, die jeder Hollywood-Schaukel zu gelungenem Aussehen verhelfen würde, schließt das ärmellose Kleidchen nach unten ab. Die Kollegin auf der Titelseite des Prospekts kleidet sich auch nicht besser: Ihr in rot-violett gestreiftem Sträflings-Look gehaltenes Kleid bildet einen unübersehenden Gegensatz zu dem leuchtend rot lackierten Cabriolet, auf dessen Kotflügel sie sich scheinbar gelassen abstützt.

Die beiden Damen zeigen schrecklich viel Bein, denn zu jener Zeit, als sie sich fotografieren ließen, war das modern: In der zweiten Hälfte der sechziger Jahre trugen die Damen Mini. Nicht die weltberühmten französischen Modedesigner hatten diesen ultramodernen Stil kreiert, sondern die Engländerin Mary Quant war es, die mit ihrem Entwurf von 1964 die Kleiderwelt revolutionierte.

Die Couturiers aus Paris konnten das nicht auf sich sitzen lassen, und einer von ihnen, Yves Saint Laurent, blies daher 1969 mit seiner Maxi-Mode zum Gegenangriff. Doch Saint Laurents lange Mäntel und hohe Stiefel blieben nur eine Randerscheinung der Geschichte, und so ließ auch der französische Autohersteller Peugeot bei der Präsentation seines neuen 504 Cabrios im selben Jahr die Damen im Verkaufsprospekt folgerichtig in der Mode posieren, die aus England stammte.

Allzu eng hatte man es bisher bei Peugeot mit den nationalen Grenzen und Werten sowie so nicht gehalten. Das in dem französischen Provinzstädtchen Sochaux zwischen Dijon und



Die Benzinkrise erzwang beim geplanten V 8 die Amputation von zwei Zylindern.

Mulhouse am Ufer des Doubs beheimatete Unternehmen wagte schon in den frühen Fünfzigern den Blick über den eigenen Tellerrand und knüpfte Kontakte in das Land, wo schon seit jeher besonders elegante Automobile entstanden: Italien.

Bereits die zweite Nachkriegskonstruktion der Marke mit dem Löwen im Firmensignet, die Ponton-Limousine 403, entstand unter tatkräftiger Hilfe des italienischen Carrossiers Pinin-

farina. Auch beim 1960 eingeführten Heckflansen-Modell 404 hatte Pininfarina seinen Zeichenstift im Spiel, und in Folge der aus diesem Modell abgeleiteten Cabrio und Coupé entwickelte sich ab 1962 eine feste Liason. Pininfarina zeichnete nicht nur völlig eigenverantwortlich die Linien dieser beiden Modelle, sondern übernahm auch deren Fertigung auf italienischem Boden. Diesem Weg blieben die Franzosen auch bei den vom Nachfolger 504 abgeleiteten Cabrios und Coupés treu – was Lästere gelegentlich zu der spöttischen Frage veranlaßt: Was wären die französischen Marken bloß ohne die Italiener?

Geschadet hat diese Zusammenarbeit den Franzosen jedenfalls nicht, denn während die im selben Jahr präsentierte Maxi-Mode von Yves Saint Laurent heute bestenfalls leichtes Schaudern verursacht, sorgen die beiden zweitürigen 504, die an ihren Flanken stolz das kleine f des Pininfarina-Firmensignets tragen, auch 25 Jahre nach ihrer Vorstellung beim Betrachter für Wohlwollen.

Das liegt vor allem daran, daß die italienischen Schneider den 504 weder in Mini noch in Maxi kleideten und ihn damit heftigen und allzu kurzweiligen Modeschwankungen aussetzten. Statt dessen nähten sie ihm ein sachliches und nüchternes Gewand, das in seiner vordergründigen Unscheinbarkeit durch zurückhaltende Eleganz besticht. Die Texter des Werbeprospekts animierte dies sogar zu der gewagten Behauptung: Die elegante Linie täuscht! Doch damit meinten sie lediglich, daß der Wagen ein echter Reise-Viersitzer sei.

Selbst bei der Modellpflege ließen die Italiener dem Peugeot optische Modifikationen nur sehr vorsichtig angedeihen, so daß auch 1983, als Coupé und Cabrio nach 14-jähriger Bauzeit eingestellt wurden, den beiden das stolze Alter kaum anzusehen war. Die zweitürigen 504 waren in Anstand und Würde gealtert: Dieses Fahrzeug war „eines der seltenen Automobile, das mit der Zeit nicht älter und uninteressanter, sondern reifer und reizvoller geworden ist“, urteilte *auto motor und sport* 1982.

Seine Geburtsstunde erlebte es zu einer bewegten Zeit: In der französischen Heimat, vor allem in der Hauptstadt Paris, gingen die Studenten zu Tausenden auf die Straße. Sie prote-

stierten dabei nicht gegen die gerade in der Metropole eingeführten Parkgebühren von fünfzig Centimes pro Stunde, sondern probten den Aufstand gegen gesellschaftliche Normen. Andere gingen in die Luft: an Bord des Überschallflugzeugs Concorde, das am 2. März 1969 seinen 27minütigen Jungferflug absolvierte. Und wieder ein anderer ging in Rente: Charles de Gaulle, Präsident der Grande Nation, trat Ende April nach der Ablehnung eines Referendums zur Regional- und Senatsreform zurück. Das 504 Cabrio stand dagegen bei seiner Präsentation auf dem Genfer Salon im März erst am vielversprechenden Anfang seiner Karriere.

Über 17 000 Mark mußten in Deutschland für den 2+2-Sitzer investiert werden. Selbst in den rosigen wirtschaftlichen Zeiten, in denen hierzulande die Arbeitslosenquote bei mickrigen 0,5 Prozent lag, war dies eine Menge Geld: Ein offener VW Käfer kostete weniger als die Hälfte, nämlich nur 8000 Mark, ein Fiat 124 Spider 10 000 Mark. Im Rudel der Offenen nahm der Peugeot mit seinen vier Sitzplätzen jedoch eine Sonderstellung ein – fast alle Cabrios waren damals Zweisitzer oder boten im Fond bestenfalls zwei kleine Sitzkissen für überzeugte Komfortverächter.

Auf Komfort brauchte man im mit elektrischen Fensterhebern ausgerüsteten 504 nicht verzichten. Der lange Radstand von 2,55 Metern sowie das von der Limousine übernommene und auf Bequemlichkeit ausgelegte Fahrwerk

mit McPherson-Federbeinen an den Vorderrädern und an Längslenkern geführten Hinterrädern bescherten dem Cabrio-Fahrer angenehmes Reisen, beinahe wie in einer Limousine – nur eben unter freiem Himmel.

Beim Motor blieb Peugeot seiner Tradition treu: Der 1,8 Liter große und 97 PS starke Vierzylinder war einer von der braven Sorte. In den Tiefen seiner fünf Kurbelwellenlager zählte er seit sieben Jahren zum technischen Inventar der Marke. Den Block aus Stahlguß, eine seitliche Nockenwelle, Stößelstangen und darüber Kiphebel im Leichtmetall-Zylinderkopf – die französischen Ingenieure gingen auf Nummer Sicher und bauten mit diesem Aggregat einen grundsoliden, aber von sportlichem Leistungsvermögen und technischer Finesse eher unbel-

Laufkultur kennzeichnet den Zweiliter-Vierzylinder, der durch eine Kugelfischer-Einspritzung mit Kraftstoff versorgt wird.

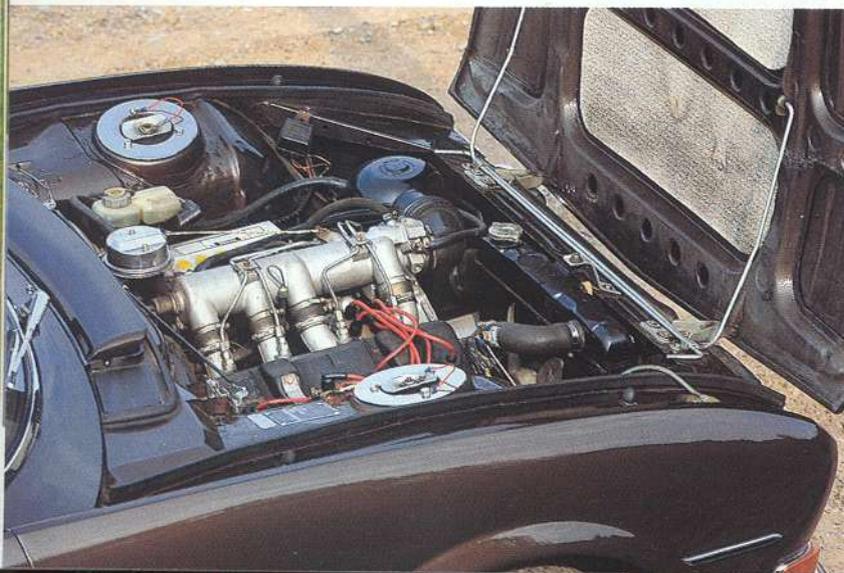
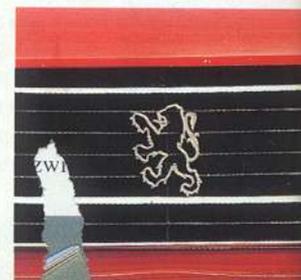
eckten Motor. In Fahrtrichtung rechts geneigt eingebaut, einer mechanischen Einspritzfischer gekrönte Vierzylinderbau, den die Designer lach die vorn abfallende Kante absichtlich verstärkten.

Verstärkung erhielt die Antriebsquelle 1971 in Form von einigen Kubikzentimetern mehr Hubraum sowie etwas mehr Leistung: Dank vergrößerter Bohrung wuchs das Zylindervolumen auf die Größe der aktuellen Jahreszahl – 1971 cm³, und fortan trieben 106 PS die Hinterräder an. Die reichten immerhin für eine Höchstgeschwindigkeit von knapp 180 km/h aus – aber

Im grellen Streifen-Look mußte 1969 die streng gekämmte Dame für das neue Cabrio werben – es war die Zeit der Miniröcke, Blumenmuster und Studenten-unruhen.



Der Löwe zieht die Autos der französischen Marke seit 104 Jahren, er symbolisiert Kraft und Stärke. Im 504 scheint er eher ein Raubtier der braven... ang



Peugeot 504 Injection/TI Coupé und Cabrio

Motor: Vierzylinder-Reihenmotor, längs über der Vorderachse eingebaut, Bohrung x Hub 84 x 81 mm, Hubraum 1796 cm³, Verdichtung 8,35:1, Leistung 97 PS (71 kW) bei 5500/min, maximales Drehmoment 13,9 mkg (136 Nm) bei 3000/min, ab 1971: Bohrung x Hub 88 x 81 mm, Hubraum 1971 cm³, Verdichtung 8,8:1, Leistung 106 PS (77 kW) bei 5200/min, maximales Drehmoment 17 mkg (172 Nm) bei 3000/min, fünffach gelagerte Kurbelwelle, Aluminium-Zylinderkopf mit halbkugelförmigen Brennräumen, eine seitliche Nockenwelle, Ventilbetätigung über Stoßstangen und Kipphebel, Gemischaufbereitung durch eine mechanische Kugelfischer-Einspritzanlage KF 5/ KF 6.

Kraftübertragung: Hinterrad-antrieb, Einscheiben-Tocken-kupplung, vollsynchronisiertes Vierganggetriebe (ab 1979 Fünfganggetriebe), Übersetzungen: I. Gang 3,66, II. 2,17, III. 1,41, IV. 1,0, R. 3,75, Achse 3,7; Fünfganggetriebe I. 3,45, II. 2,06, III. 1,41, IV. 1,0, V. 0,82, R. 3,49, Achse 4,11.

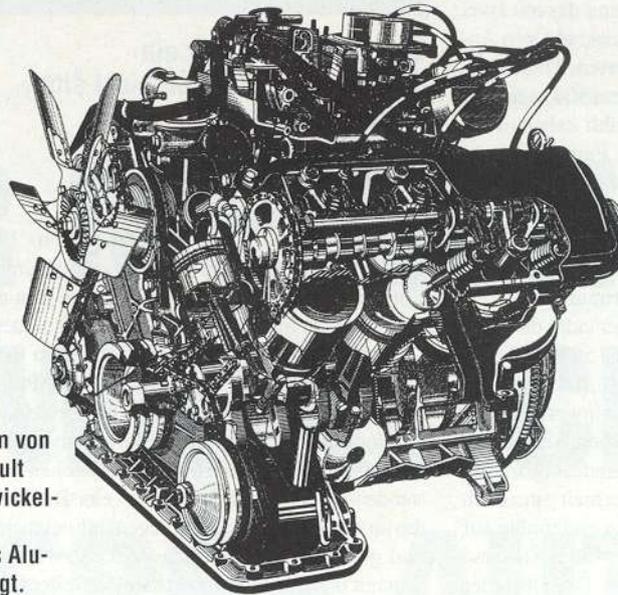
Karosserie/Fahrwerk: selbsttragende Stahlblech-Karosserie, vorn Einzelradaufhängung an Dreieckslenkern, McPherson-Federbeine, hinten Längslenker, Schraubenfedern, Zahnstangenlenkung (ab 1976 mit Servounterstützung), vorn und hinten Scheibenbremsen, Felgen 5 J x 14, Reifen 175 HR 14.

Maße/Gewicht: Radstand/Länge 2550/4360 mm, Breite/Höhe 1700/1360 mm (Coupé 1700/1350 mm), Spur vorn/hinten 1490/1430 mm, Leergewicht 1135 kg (Coupé 1250 kg).

Fahrleistungen: Höchstgeschwindigkeit 175 km/h, Beschleunigung Null bis 100 km/h 12,6 s, 106 PS-Version: 179 km/h, 11,2 s.

Bauzeit: Injection 1969 bis 1974, TI 1977 bis 1983.

Der gemeinsam von Peugeot, Renault und Volvo entwickelte V-Sechszylinder ist aus Aluminium gefertigt.



Peugeot 504 V 6 und V 6 TI

Motor: Sechszylinder-V-Motor, längs über der Vorderachse eingebaut, Bohrung x Hub 84 x 73 mm, Hubraum 2664 cm³, Verdichtung 8,65:1, Leistung 136 PS (99 kW) bei 5750/min, maximales Drehmoment 21 mkg (206 Nm) bei 3500/min, ab 1977 als V 6 TI/nur Coupé: Leistung 144 PS (105 kW) bei 5500/min, maximales Drehmoment 22,5 mkg (221 Nm) bei 3200/min, Aluminium-Motorblock und -Zylinderköpfe, vierfach gelagerte Kurbelwelle, je eine obenliegende Nockenwelle pro Zylinderbank, Ventilbetätigung über Kipphebel, Gemischaufbereitung durch Solex-Vergaser 34 TBIA und 35 CEEI, im Coupé V 6 TI: Bosch-K-Jetronic.

Fahrleistungen: Höchstgeschwindigkeit 186 km/h, Beschleunigung Null bis 100 km/h in 10,5 s, TI: 189 km/h, 10,2 s.

Bauzeit: Vergaser 1975 bis 1977, Einspritzer 1977 bis 1983.

Stückzahl: 26 477 Coupés, 8185 Cabrios (Vier- und Sechszylinder).

Die Preise: Für restaurierungsbedürftige Coupés müssen etwa 5000 Mark veranschlagt werden, entsprechende Cabrios kosten etwa 8000 Mark. Fahrzeuge in gutem Zustand erreichen bei den Coupés 16 000 Mark, das Preisniveau der Cabrios liegt deutlich über 20 000 Mark.



Die Literatur: Wolfgang Schmarbeck, Alle Peugeot-Automobile, Motorbuch-Verlag;

Nikolaus Reichert/Michael Kirchberger, Peugeot - Fortschritt im Zeichen des Löwen, Südwest-Verlag;

Jean-Paul Caracalla, Das Abenteuer Peugeot, Denoël-Verlag;

Christophe Douet/Alain Dusart, Les sorciers du lion, Calman-Lévy.



Der Club: Peugeot 504 Coupé-Cabrio-Club e. V., Ludwig Biewen, An der Rundwies 43, 54441 Ayl, Telefon 06581/14 52.

**1.43
 1.87**

Das Modell: Peugeot 504 Coupé, Metall-Fertigmodell von Verem in 1:43, etwa 35 Mark.

Daten der Konkurrenzmodelle

VW Käfer 1303 Cabrio



Vierzylinder Boxer

85,5 x 69 mm/ 1584 cm³

50 PS bei 4000 /min

1972 bis 1979

zirka 100 000

Fiat 124 Spider



Vierzylinder Reihe

80 x 71,5 mm/ 1438 cm³

90 PS bei 6500/min

1967 bis 1970

32 327

wer will mit einem Cabrio schon auf Tempojagd gehen?

Für solches Unterfangen war dieses Cabrio nicht gebaut, wenngleich die drei Rundinstrumente auf der Armaturentafel und das mit zwei gelochten Speichen gestaltete Lenkrad einen Anflug von Sportlichkeit suggerierten. Treue Peugeot-Fahrer dürften sich in diesem 504 sogar fast wie in einem Sportwagen gefühlt haben, denn sie mußten erstmals in der Peugeot-Nachkriegsgeschichte beim Schalten zu einem kurzen Mittelschalthebel greifen. Das erforderte Umgewöhnung, vor allem dann, wenn einem bislang das Agieren in den fast endlosen Weiten einer Lenkradschaltung vertraut war.

Vertraut blieb dem Betrachter indes das Aussehen der beiden C-Modelle des 504 nach dem ersten Facelift im Herbst 1974. An der Front wuchsen die beiden Doppelscheinwerfer zu jeweils einer breiten Leuchteinheit zusammen. Das ließ Coupé und Cabrios geradezu grimmig dreinblicken. Der Kühlergrill erhielt eine nach unten verlaufende Ausbuchtung und mußte auf die drei waagrecht verlaufenden Zierleisten und den goldenen Löwe verzichten. Die Designer von Pininfarina machten sich auch am Heck des 504 zu schaffen. Anstelle der dreigeteilten, schräg verlaufenden Leuchten sorgten nun breite Lampeneinheiten für die rückwärtige Beleuchtung.

Einschneidender als die Blechscheren beim Modifizieren des Hecks arteten jedoch die Veränderungen unter der Motorhaube aus. Dort erklang statt des vertrauten Brummeln des gutmütigen Peugeot-Vierzylinders das ungleichmäßige Stampfen eines V-Sechszylinder-Motors. In dem Auto mit dem französisch-italienischen Ursprung stimmte der nun die Europa-Hymne an: Der komplett aus Aluminium gebaute Motor knüpfte weitreichende europäische Bande, die in einer Gesellschaft mit dem Namen Société Franco-Suédois zusammenliefen.

Dahinter verbirgt sich eine 1971 beschlossene Kooperation zwischen Peugeot, Renault



Das 504 Cabrio war ein Auto, das mit der Zeit nicht älter, sondern reifer und reizvoller geworden war.

und dem schwedischen Hersteller Volvo. Die drei Produzenten hatten sich zur gemeinsamen Entwicklung eines Motors sowie dem Bau einer Fabrik im französischen Douvrin verbrüderd. Die Präsidenten der beiden Konkurrenten Peugeot und Renault, François Gautier und Pierre Dreyfus, hatten übrigens schon 1966 eine umfassende Kooperation vereinbart, Volvo stieß erst fünf Jahre später zu dem inzwischen entstandenen Motorenprojekt hinzu - eine Bindung, die an das in jüngster Vergangenheit versuchte und gescheiterte Zusammenwirken zwischen Renault und dem schwedischen Hersteller Volvo erinnert.

Ursprünglich als Achtzylinder geplant, erzwang die Benzinkrise der frühen siebziger Jahre die Amputation eines Zylinderpaares. Ein durch die Ökonomie bedingter Schritt mit Folgen: Der mit den Initialen der drei Hersteller PRV- oder auch Europa-Motor genannte Sechszylinder mußte sich stets den Vorwurf nur mäßiger Laufkultur gefallen lassen - wenngleich 1974 504 Coupé und Cabrio das Privileg für sich in Anspruch nehmen durften, die ersten Serien-Pkw zu sein, die mit einer kontaktlosen elektronischen, Zündanlage ausgerüstet wurden.

Genau 2664 cm³ Hubraum verteilten sich auf die sechs Zylinder des multinationalen Triebwerks. Jede Zylinderbank krönte eine Nockenwelle, und 136 PS bedeuteten ein souveräneres Leistungsvermögen als bei den Vierzylinder-motoren. „Schon auf den ersten Metern zeigt

sich, daß der Sechszylinder gut zum eher komfortablen Gesamtcharakter des Peugeot paßt“, notierte deshalb *auto motor und sport* im Frühjahr 1975.

Das genußvolle Reisen vermochten weitere Dreingaben bei der überarbeiteten Version des 504 Cabrios und des geschlossenen Bruders trefflich zu verstärken: eine leichtgängige Servolenkung und - für den Notfall - vier Scheibenbremsen, innenbelüftet an den Vorderrädern. Nun fehlte nur noch eins zum Glück; das Automatikgetriebe, welches mit einem Mehrpreis von rund 1500 Mark in der Preisliste aufgeführt war.

Doch der Luxus-Liner fand nicht nur Zustimmung. Die Benzinmenge, die ungestüm durch die beiden Vergaser strömte, entsprach Mitte der Siebziger nicht mehr ganz dem Trend der Zeit, und die Sechszylinder anderer Hersteller bekamen von den Juroren in den Testabteilungen in Pflicht und Kür zumeist bessere Noten erteilt. Nach knapp drei Jahren nahm Peugeot den Sechszylinder teilweise wieder aus dem Programm - zumindest in der offenen 504-Version. Weil man in einem offenen Auto sowieso eher langsamer fahre, sei der V 6 nicht mehr nötig, argumentierte Peugeot hölzern in einer Pressemitteilung und bot fortan den Europa-Motor nur noch den Kunden des geschlossenen C-Modells. Dank einer neuen Bosch-K-Jetronik erstarkte der Sechszylinder in dem nun V 6 TI genannten Modell auf 144 PS. Im Cabrio feierte 1978 dagegen der Zweiliter-Vierzylinder Wiederauferstehung - und erntete dabei auch noch Lob. Der Einspritzmotor „gehört zu den besonders kultivierten Vierzylindern“ stellte *auto motor und sport* 1978 anerkennend fest. Das ließ die Cabrio-Kunden den Verlust des Sechszylinders leicht verschmerzen.

Dem blieb es unterdessen noch vorbehalten, in einer Disziplin anzutreten, die nie so recht zum 504 passen wollte: dem Sport. Seine V 6-Coupés schickte Peugeot regelrecht in die Wüste, im fernen Afrika mußten die Coupés Schnelligkeit und Zuverlässigkeit unter Beweis stellen. Bei der Bandama-Rallye 1976 prügelten Makinen/Liddon das Sechszylinder-Coupé auf den ersten Platz, 1978 triumphierten Nicolas/Lefebvre bei der Safari-Rallye vor dem Porsche-Werksteam. Mit einem fünften Platz bei der Rallye Elfenbeinküste 1981 endet die vor allem in Afrika begründete Erfolgsstatistik des Coupés im Rallyesport.

An den Erfolg des Cabrios in punkto Eleganz und Komfort vermochte nach dem Produktionsende 1983 lange Zeit kein Modell anknüpfen. Erst jetzt deutet sich ähnliches an - mit dem gerade vorgestellten und zum Sommer 1994 eingeführten Peugeot 306 Cabrio. Mit seinen vier Sitzen und überrollbügelfreiem Frischluftvergnügen knüpft das Modell an Traditionen an: Auch dieses Cabrio wurde nicht nur bei Pininfarina entworfen, sondern rollt auch in Italien vom Band. Vielleicht ist doch etwas dran an der Frage: Was wären die französischen Autos ohne die Italiener? □

Produkt französisch-italienischer Zusammenarbeit: Peugeot 504 Cabrio und Coupé.

