

133 OLDTIMER MARKT

EUROPAS GRÖSSTE ZEITSCHRIFT FÜR
KLASSISCHE AUTOS UND MOTORRÄDER

Dreißig Jahre Porsche 911

SUZUKI GT 750



Als Suzuki den „Wasserbüffel“
in die Steppe schickte, um die
große Vierzylinder-Honda auf
die Hörner zu nehmen

KAUFBERATUNG



Peugeot 504 – französische
Sänfte als Klassiker für
Einsteiger. Wie labil
ist der Luxus-Löwe
als Limousine?



Fiat Dino Spider

200 Karten
für das Oldtimer-Festival
am Nürburgring zu
gewinnen

BORGWARD P100

Zweite Karriere in Mexiko –
alles über den hanseatischen
Sechszylinder, der Borgwards
Pleite überlebte



Der Ami-Prinz: Chevy Corvair

Morsche Sänften

Die Peugeot-504-Limousinen und -Kombis waren keine Rostverächter — doch als Komfort-Kutschen taugen sie bis heute

Es war Herbst 1968, als sich der Salon-Revoluzzer auf die Straße wagte. Die Vertreter des Mittelstands erschauerten: Der Peugeot 504 trug einen Hauch von Nobelklasse in die Reihen der Normalverbraucher. Heute darf er sich *klassisch* nennen — ein Kauf ohne Reue?

Der 504 wurde in eine Zeit geboren, als französische Automobile im Ruf des Rostkübels standen, der seinen TÜV-geplagten Eigner mit sänftenhaftem Komfort verhöhnt. Und natürlich war auch der große Peugeot nicht resistent gegen den Gammel. Deutsche Salzwinter vertrug er nicht; achtjährige Exemplare beim Abwracker waren einst keine Rarität.

Andererseits: Noch heute gibt es Profihändler, die jeden überlebenden 504er kaufen, den sie finden. In Afrika feiern die Luxus-Löwen dann ihren vierten Frühling, unbehelligt von teutonischen Prüflingen in blauen Kitteln. Auf dem schwarzen Kontinent gilt ein 504er nicht als Liebhaberauto (natürlich nicht), sondern als Alltagskutsche, die im Ruf der Unzerstörbarkeit steht. Also doch ein Geheimtip unter den Neoklassikern?

Wohlgemerkt, wir sprechen hier von den Limousinen und Kombis, nicht von den Coupés und Cabriolets, die längst ihren stolzen Preis kosten und nicht mehr ganz so einfach zu haben sind. Blechteile kosten schon großes Geld, und restaurierte Exemplare berühren die 30.000er-Marke.

Eine wohlerhaltene Limousine läßt sich bequem für ein Sechstel dieses Preises kaufen. In Deutschland gab es mal über 210.000 davon, und in Frankreich gehört der 504er noch heute zum Straßenbild. Mehr als drei Millionen liefen vom Band.

Seine Karriere begann mit monumentalen Worten. „Das Automobil wird zu einem unentbehrlichen Lebewesen, zu einem unzertrennlichen Ich“, lasen Peugeot-Händler in der ersten Produkt-Information vom Herbst 1968. „Zwischen Mensch und Maschine entsteht eine unbewußte Vereinigung — es liegt nur an uns, daß sich der Kunde in seinen 504 verliebt.“

Selbst gestandene Motorjournalisten verfielen dem 504 und kürten ihn 1968 zum



Erfolgs-Löwe: Der Peugeot 504 stand zwar im Ruf eines hemmungslosen Rosters — trotzdem ließ er sich allein in Deutschland über 200.000mal verkaufen. Nur rund 5000 Exemplare haben überlebt!



Knick-Trick: Der Blechfalz im Kofferraumdeckel läßt das Heck graziler erscheinen. Die merkwürdige Form der hinteren Leuchten blieb von 1968 bis 1983 gleich.

Auto des Jahres. Und die Kundschaft erhob ihn zum Weltauto, das sich in Castrop-Rauxel absetzen ließ und in Connecticut, im Kongo und in der Karibik.

Der Ruf des 504 war trotz schnellen Gammelstadellos, ein Erbe des Vorgängers, des 404 mit den klassischen Heckflossen. Den hatte einst Battista Pinin Farina gezeichnet, und der 504 stammte aus dem Skizzenblock Sergios, des jüngeren. Er hatte ein zeitloses Auto gemacht, ein bißchen extravagant, aber nicht modisch — selbst konservative Kunden konnten den merkwürdigen Blechknick im Kofferraum verkraften. Ge-

genüber seinen Hauptkonkurrenten Audi 100, Opel Rekord oder Ford 20M wirkte der 504 einen Tick individueller, und man sagte ihm südländischen Charme nach.

Unter dem Blech lebte der 404 weiter, von dem prinzipiell die Vorderachse stammte und der auf 1,8 Liter Hubraum aufgebohrte Motor. Neu war die Schräglenker-Hinterachse, die als ungeheuer fortschrittlich galt, ebenso wie die vier Scheibenbremsen oder die verstellbaren Kopfstützen vorn. Nicht klassenüblich waren 1968 auch Bremsservo, Sicherheitslenksäule oder Verbundglas.

Daß der 504 ein typisches Automobil der sechziger Jahre war, erkennen Klassikerfans heute am großzügig verteilten Chrombesatz, der Lenkradschaltung oder an der Stockhandbremse, lauter Details, die im Verlauf der siebziger Jahre geändert wurden. Als die Serie 1982/83 endgültig auslief, gab es längst einen Mittelschaltknüppel und einen vernünftigen Bremshebel, und der Kühlergrill bestand aus nichtssagendem Plastik. Geblieben war die klassische Karosserielinie mit den sonderbar geformten Heckleuchten.

Die frühen 504, von Herbst 1968 bis zum Modelljahr 1971, waren mit dem 1,8-Liter-Triebwerk ausgerüstet, das ab 1973 eine zweite Chance bekam: Es arbeitete im 504 L, einer Magerversion mit simpleren Instrumenten, karger Ausstattung und hinterer Starrachse, die noch aus dem 404 stammte. Mit diesem Auto konterte Peugeot die 1973er Ölkrise.

Von Beginn an gab es den 504 übrigens als Vergaser- und Einspritzer-Version, letztere von Kugelfischer geliefert. Statt der 1,8er-Maschinen lieferte Peugeot ab August 1970 neue Versionen mit exakt 1971 Kubik.

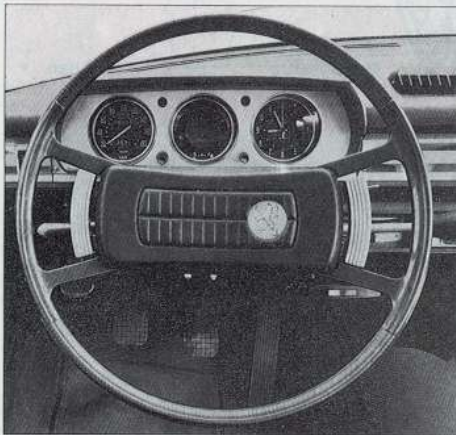
1971 im August kam der Diesel mit 2,1 Litern, einer Maschine, die in ähnlicher Form schon im 404 genagelt hatte. Es gab aber auch einen kleinen Öltanker, im 504 LD, mit 1948 Kubik, und einen Hubraum-Riesen, mit 2304 ccm, ab 1976 in den Limousinen, ab 1977 in einigen Kombi-Varianten. Die Fünftürigen waren 1971 gekommen, sie hießen Break, Familiale oder Commerciale, und es gab sie als Benziner oder Selbstzünder — aber nur mit Starrachse. Mit dritter Sitzbank im Familiale wuchs der Kombi zum Achtsitzer; Großfamilien liebten ihn. Die Commerciale-Typen waren Einfach-Modelle, den Break gab es sogar (bis 1975) als SL-Modell mit echtem Leder.

Die Modellpalette ist schwer überschaubar, Peugeot arbeitete mit allerlei Buchstabenkürzeln, die eine Identifizierung erschweren. Wichtig zu wissen ist, daß die Einspritzer immer injection hießen oder, ab August 1972, TI. Ein schlichtes 504 oder 504 GL deutet auf eine Vergaserversion mit Schräglenker-Achse hin — Ausnahme: 1978/79 hieß der karge L nur 504, ohne Zusatz. Den 504 GR oder SR gab es ab August 1979, nur mit 1,8-Liter-Aggregat und Starrachse. Der SR brachte getöntes Glas und Schiebedach mit. Die Dieselmodelle lassen sich nach ähnlichem Schema unterscheiden: LD (oder GRD) steht für eine Sparversion, GLD (oder SRD) für die feinere Ausstattung.

Die Motoren sind untereinander nächstverwandt; verwirrend kann die PS-Abstufung wirken. Die Vergasertriebwerke leisteten 73, 79, 80, 81, 82, 93 oder 96 PS, die Einspritzer 97, 100, 104 oder 106 PS. Die Selbstzünder mühten sich, mit 56, 65 oder 70 PS auf der linken Spur mitzuhalten.



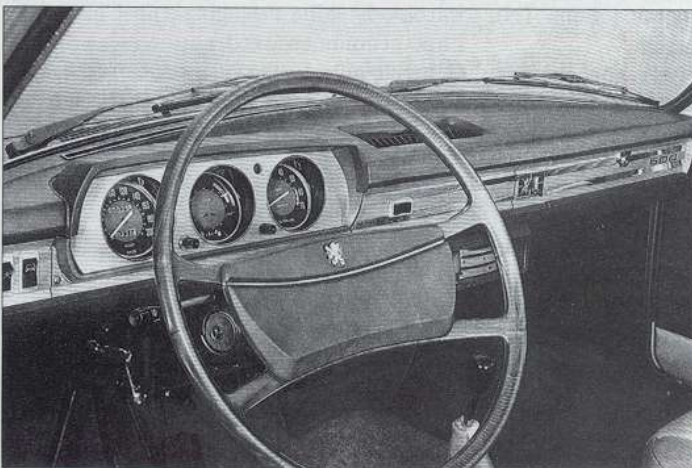
Der 504 Break war ein ungemein vielseitiges Auto; mit dritter Sitzbank bot er acht Personen Platz. Als absoluter Geheimtip gelten heute die Diesel-Kombis: klassisch, groß, sparsam, solide.



Ganz frühe 504er betören mit Lenkradschaltung und einem prachtvollen Vierspeichervolant.



Letzte Serie: reizloses Volant, modernistische Uhren. Nichts mehr für Nostalgiker.



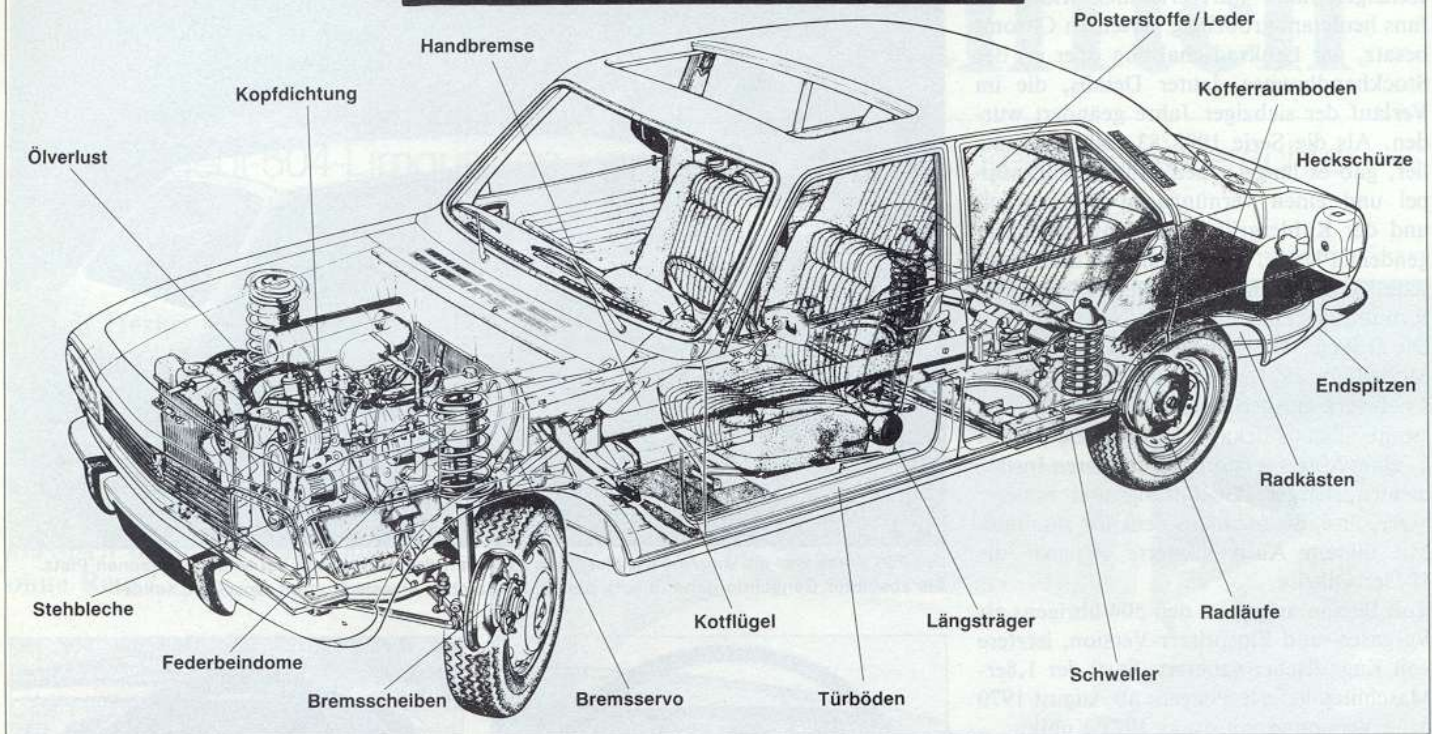
So startete der 504 in die Siebziger: mit modernem Lenkrad — und Mittelschaltung.

Manche Maschinen gab's nur für Auslandsmärkte.

Peugeot-Kenner unterscheiden heute zwei Baureihen: Im September 1974 kamen Karosserieretuschen wie zum Beispiel Klapp-Türgriffe, schwarz lackiertes Nummernschildfeld bei der Limousine, kombinierte Stand-/Blinkleuchte und anders gestylte Felgen mit ovalen Löchern — alle Modelle, die vorher produziert wurden, gelten als

Exemplare der Serie 1. Bereits 1973 war die Stockhandbremse einem Mittelhebel gewichen, und die Mittelkonsole mit Zusatz-Handschuhfach entfiel ebenfalls. Im Verlauf der zweiten Serie ersetzte Peugeot das Chrom-Kühlergitter gegen ein Exemplar aus schwarzem Kunststoff (im Juni 1976). Im Herbst 1979 stellte Peugeot den Nachfolger der 504-Reihe vor, den (in Deutschland) weit weniger populären 505. Gleich-

Die typischen Schwachstellen



zeitig fielen die Zwei-Liter-Varianten weg, und es gab für die Benziner-Limousinen nur noch den 1,8-Liter-Motor und Starrachsen. Die Diesel lebten bis zum Schluß in allen Varianten, der Zweiliter-Benziner als Vergasermotor im Break.

Zum Abschied lancierte die Zentrale in Sochaux noch ein Sondermodell des 504 TI, lieferbar in drei Metalltönen, ausgestattet mit feinen Features wie Tweedpolstern, grüngetöntem Glas und Leichtmetallfelgen. Klar, daß sich auf diese Autos heute das Interesse der Peugeot-Fans konzentriert — allerdings sollen die Sonder-504 zum Teil sehr rostanfällig gewesen sein.

Bis zum Aus im Jahr 1983 köchelte die 504-Produktion auf ganz kleiner Flamme.

Die Limousine starb 1982 im Juni, der Break im April darauf. Als Pick-up (Premiere: 1979) lebte der 504 noch bis tief in die achtziger Jahre; es gab ihn auch in Deutschland, allerdings nur in ganz geringen Stückzahlen. Immerhin, seine lange Bauzeit erleichtert die Ersatzteilsuche!

Die Karosserie

Der 504 war zeitlebens mit üppigem Wertverlust gestraft, zumindest hierzulande. Er geriet schnell in rabiate Hände, gammelte ungehemmt dem Shredder entgegen. Die Karosserie sollte deshalb penibel unter die Lupe genommen werden.

Generell gilt: Frühe 504 sehen oft besser aus als die jungen Modelle. Während der

späten Siebziger warf Peugeot einige Bauserien mit schlimmer Blechqualität auf den Markt.

Auf der Hebebühne zeigt der Luxus-Löwe seine morschen Seiten: Die Federbeindome im Motorraum gehören zu den klassischen Rost-Reservaten, ebenso wie die Stehbleche und die oberen Kanten der vorderen Kotflügel. Hier wird Ersatz schon richtig teuer — speziell dann, wenn der Lackierer einen Metallton nachmischen muß! Die Kotflügel gibt's freilich noch neu.

Die A-Säule zeigt sich meist umschmiegt von Schlamm und Gammel — in der Nachbarschaft rostet die Spritzwand zum Fußraum hin. Die Schweller, ihre Spitzen und Unterzüge sollten immer einen kritischen

Der heutige Marktwert

An dieser Stelle erfahren Sie, wie die Fahrzeuge zum Zeitpunkt der Veröffentlichung unseres Artikels gehandelt werden. Die Zahlen stammen von Classic Data und befinden sich auf dem neuesten Stand der dort durchgeführten Computer-Recherchen. Wenn Sie einen Sachverständigen suchen, der Ihr Fahrzeug nach dem Classic-Data-System bewertet, wenden Sie sich an: Classic Data GmbH, Behringhauser Straße 23, 4620 Castrop-Rauxel, Tel.: 023 05 / 29011.

Die ermittelten Zahlen stellen Durchschnittswerte dar, die in der Realität durchaus leicht abweichen können. Bei der Note 1 sind starke Streuungen nach oben möglich und zum Teil auch berechtigt. Der Pfeil in der Tabelle gibt den Preistrend des betreffenden Modells an: steigend, fallend oder gleichbleibend.

Modell	Bauzeit	T	Note 1	Note 2	Note 3	Note 4	Note 5
504 (Vergaser)	1968 bis 1971	➡	DM 7000	DM 5200	DM 3400	DM 1600	DM 700
504 (Vergaser)	1971 bis 1979	➡	DM 6800	DM 5000	DM 3300	DM 1500	DM 700
504 injection	1968 bis 1971	➡	DM 8500	DM 6300	DM 3900	DM 1800	DM 800
504 Ti	1971 bis 1979	➡	DM 9500	DM 6900	DM 4500	DM 1900	DM 900
504 L	1973 bis 1979	➡	DM 6200	DM 4500	DM 3000	DM 1300	DM 600
504 LD	1973 bis 1979	➡	DM 6500	DM 4700	DM 3200	DM 1400	DM 600
504 GLD	1971 bis 1979	➡	DM 6800	DM 5000	DM 3300	DM 1500	DM 700
504 Break	1971 bis 1982	➡	DM 6700	DM 4700	DM 3100	DM 1400	DM 700
504 Break D	1971 bis 1982	➡	DM 6900	DM 4800	DM 3200	DM 1400	DM 700

Note 1: Makelloser Zustand. Keine Mängel an Technik, Optik und Historie (Originalität). Fahrzeug der absoluten Spitzenklasse. Wie neu (oder besser). Sehr selten!

Note 2: Guter Zustand. Original oder fachgerecht restauriert. Mängelfrei, aber mit leichten Gebrauchsspuren. Keine fehlenden oder zusätzlich montierten Teile (Ausnahme: Wenn es die StVZO verlangt).

Note 3: Gebrauchter Zustand. Normale Spuren der Jahre. Kleinere Mängel, aber voll fahrbereit. Keine Durchrostungen. Keine sofortigen Arbeiten notwendig. Nicht schön, aber gebrauchsfähig.

Note 4: Verbrauchter Zustand, eventuell teilrestauriert. Nur bedingt fahrbereit. Sofortige Arbeiten notwendig. Leichtere bis mittlere Durchrostungen. Einige kleinere Teile können fehlen oder defekt sein. Aber: immer noch relativ leicht zu reparieren (bzw. restaurieren).

Note 5: Restaurationsbedürftiger Zustand. Nicht fahrbereit. Schlecht restauriert bzw. teil- oder kompletzerlegt. Größere Investitionen nötig, aber noch restaurierbar. Fehlende Teile.

Blick wert sein. Hier nistet sich das Grauen meist zuerst ein.

Verwahrloste 504 schocken häufig mit hemmungslos durchgefaulten Türböden — auch das kann ins Geld gehen. Der Innen-Längsträger zerbröselst schnell im Bereich der Gurtbefestigungen.

Die hinteren Radläufe sind eine Zuflucht für festgebackenen Straßendreck, aber auch die kompletten Radhäuser gelten als komplexe Angelegenheit — Vorsicht bei dick verschmiertem Unterbodenschutz! Kofferraumboden und Heckschürze lohnen den nächsten kritischen Blick, und beim Break fault die Heckklappe oft an der Unterkante durch.

Ein 504 im fortgeschrittenen Verfallsstadium stellt gehobene Ansprüche an die Blechverbindungs-Künste seines Besitzers — bei Grotten also Finger weg. Während deutsche Exemplare mit mehrfach umrundetem Tachostand meist schon im Sterben liegen, zeigen Ersthand-Exemplare mit fünfstelliger Laufleistung oft noch gute Originalsubstanz — und davon gibt's genug, zumindest im Nachbarland Frankreich.

Die Technik

Die Vergasermotoren des Peugeot 504 gelten zurecht als unglaublich zäh — man spricht von Laufleistungen bis zu 300.000 Kilometern. Peugeot-Kenner wissen aber, daß die labile Zylinderkopfdichtung oft Mucken machte; Abhilfe schaffte fast immer eine Instandsetzung mit abgestimmten

ter geben Peugeot-Fans keine Warnungen aus.

Ob im favorsisierten 504 noch der erste Motor werkelt, läßt sich übrigens leicht nachweisen: Fahrgestell- und Motornummern waren zumeist die gleichen.

Leichtes Getriebebesingen im Schiebetrieb ist eine Peugeot-Eigenart, die schon beim 203er in den Fünfigern nervte, aber kein Grund zur Skepsis sein muß. Die Schaltgetriebe gelten als langlebig. Das Wechseln der Kupplung ist weniger einfach als bei anderen Hecktrieblern: Die einteilige Kardanwelle ist im Weg. Hat man eine Hebebühne, baut man nicht den Motor aus, sondern löst die Hinterachse und schiebt sie soweit

nach hinten, bis sich das Getriebe herausnehmen läßt.

Die Automatikgetriebe entheben den Peugeot-Piloten von solcherlei Problemen, leben aber nicht ganz so lange wie ihre regulären Pendanten. 200.000 Kilometer sollten allerdings möglich sein.

Schlapper Bremspedaldruck ist meist ein Hinweis auf den ausgelutschten Bremskraftverstärker — kein ausgesprochenes Peugeot-Problem, und zudem eine Reparatur, die fast immer erst bei höheren Tachoständen anfällt. Eine chronische Schwachstelle des Peugeot 504 sind dagegen die Bremscheiben, die über die Maßen schnell altern und dann durch leichtes Zittern in

OLDTIMER-ROMANTIK-WEEKEND

IM TRAUM-HOTEL

„liebes Rot-Flüh“

Rot-Flüh-Hotel – Tannheimertal – A-6673 Haldensee/Grän – Tel. 0 56 75/64 31 – Fax 64 36-46



PROGRAMM 30. 9. – 3. 10. '93

DO, 30. 9., bis 15 Uhr
Eintreffen und Einchecken
15.30 Uhr
Überraschungsausfahrt für Weinkenner

FR, 1. 10., 9.30 Uhr
Abfahrt nach Oberstdorf
11 Uhr
Schifflugschancen-Besichtigung

13 Uhr
Bayrische Brotzeit in Oberstdorf, anschließend Ortsbummel

16 Uhr
Abfahrt Oberstdorf

18 Uhr
Fitneß u. Relaxing im Rot-Flüh

20 Uhr
Gala-Diner mit Musik und offizieller Begrüßung

**Anmeldeschluß:
1. 9. 1993**

SA, 2. 10., 9.30 Uhr
Abfahrt nach Reutte
10.30 Uhr
Programm in Reutte
12.30 Uhr
Stärkung mit Speis und Trank
14.30 Uhr
Fahrsportliches Programm
18 Uhr
Erholung im Rot-Flüh
20 Uhr
„E viva ESPAGNA“ – ab jetzt wird alles spanisch

SO, 3. 10., 11 Uhr
Frühschoppen mit Preisverteilung und Erinnerungspräsent mit der Trachtenmusik Haldensee

Information:
Tourismusverband Reutte und Umgebung
Postfach 150, A-6600 Reutte
Tel. 0 56 72/23 36, Fax 54 22

Aus dem OLDTIMER-MARKT-Clubadressen-Verzeichnis*

Peugeot IG Nordrhein
Schillerstr. 5
5309 Meckenheim
Tel. + Fax: 02225/3330

Peugeot Veteranen Club Schweiz
Thomas Vögeli, Steigfelsen
CH-9235 Lütisburg

Amicale Peugeot Austriche
Peugeot-Talbot Austria, Diefenbachgasse 35
A-1150 Wien
Tel.: (0043/) 01/8919960

* Das umfangreichste Clubadressen-Verzeichnis des deutschsprachigen Raums (über 1000 Eintragungen) erscheint immer am Jahresende.

Fußdichtungen und dem korrekten Überstandsmaß. An Steuer- und Ölfiltergehäusen schwitzen die 504er-Motoren gern Öl, weil sich die Schrauben losvibrieren — eine Lappalie. Die Kugelfischer-Kraftstoffeinspritzung ist prinzipiell nicht problematisch — bockt sie aber, ist ein Fachmann gefragt; in der heimischen Garage ist nichts auszurichten.

Im Ruf einer soliden Motorisierung stehen die Diesel-Aggregate: Neben typischen Selbstzünder-Macken wie müden Glühkerzen oder matter Kompression im hohen Al-

GRÄN
Haldensee

Tourismusverband
A-6673 Grän-Haldensee
Tel. 0 56 75/62 85, Fax 63 88

Tannheimertal

FERIENREGION

Reutte

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 Schräglenker, 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

Benziner

Modell	504	504 (L)	504 GR/SR	504 GL	504 injection	504 Ti	504 Commerciale	504 Break
Motor	Vierzylinderviertakt-Reihenmotor; wassergekühlt; hängende Ventile, von seitlich liegender Nockenwelle über Stoßstangen und Kipphebel betätigt; fünffach gelagerte Kurbelwelle							
Hubraum	1796 ccm			1791 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
Gemischauflbereitung	Vergaser (Solex)			Vergaser (Solex/Zenith)	mechanische Kraftstoffeinspritzung (Kugelfischer)		Vergaser (Solex)	Vergaser (Zenith)
Gangwahl	Lenkschalung	Lenkrad-, ab 9/1975: Mittelschalung	Mittelschalung	Lenkrad-, ab 8/76: Mittelschalung	Lenkschalung	Lenkrad-, ab 9/1972: Mittelschalung	Lenkschalung	Lenkrad-, ab 9/1972: Mittelschalung
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, ab 1977: 2112 ccm	2112 ccm, GLD ab 1976: 2304 ccm		2304 ccm
Bohrung x Hub	88 x 80 mm, ab 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, ab 1977: 65 bei 4500	65 bei 4500, GLD ab 1976: 70 bei 4500		70 bei 4500
Gemischauflbereitung	Roto-Diesel-Einspritzpumpe (GLD bis 1976: Bosch-Pumpe)			
Gangwahl	Lenkschalung	Mittelschalung		
Bauzeit	1973 bis 1979	1971 bis 1982	1971 bis 1977	1977 bis 1983

der Lenkung auf sich aufmerksam machen. Die Handbremse zieht oft einseitig oder verweigert ihren Dienst ganz.

Das Fahrwerk offenbart ansonsten kaum Schwächen, abgesehen vielleicht von ausgeduldeten Silentgummis — die Break-Modelle sind meistens verschlissener als die Limousinen.

Die Polsterstoffe im Inneren leiden unter Sonneneinstrahlung, werden mürbe und

matt — Ersatz ist schwer zu organisieren. Auch die Lederpolster, ein beliebtes TI-Extra, leiden im Lauf der Jahre. Die Materialqualität soll nicht besonders gut gewesen sein.

Teile und Preise

Der Peugeot 504 ist kein Trend-Klassiker, nervt also nicht dadurch, daß Kult-Zuschläge gezahlt werden dürfen wie zum Beispiel beim gleichalten Mercedes /8, der in manchen Metropolen schon ein Mode-Mobil ist. Dafür ist in Afrika die Nachfrage nach guten 504ern ungebrochen — günstige Exemplare landen meist auf dem Hof von professionellen Einkäufern. Nur Einspritzer sind auf dem schwarzen Kontinent nicht so beliebt: zu komplex.

Speziell die gut ausgestatteten 504er kamen zu reiferen Besitzern, die sich oft erst heute von ihren Gefährten trennen. Einige Orts-terminen bei größeren Peugeot-Händlern können auf die richtige Spur führen. Angeschlagene Exemplare gibt's bereits für rund 1500 Mark, mit etwas Glück sogar mit neuem TÜV. Spitzen-504er mit Vollausstat-

tung können im Extremfall 8000 Mark einfahren — nicht unrealistisch in Anbetracht des hohen Nutzwerts. Mancher Kleinwagen brems heute noch mit hinteren Trommeln und rollt mit Starrachse aus der Fabrik — und ohne Schiebedach oder Lederpolster. Beide Goodies gab es recht häufig.

Ersatzteilprobleme gehören kaum zum Alltag der 504-Piloten. Allenfalls frühe 1800er können für Kopfschmerzen sorgen, weil Peugeot mit Technikteilen nicht mehr weiterhilft — notfalls läßt sich ein neuerer Motor implantieren. Peugeot-Händler horten aber oft noch Altbestände, französische Schrottplätze sind brillant sortiert, Schlachtfahrzeuge gibt's genug, Reparaturbleche lassen sich für kleines Geld beschaffen. Allenfalls für die Innenausstattung gibt's kaum Ersatz.

Der Peugeot 504 gehört sicher zu den unproblematischsten Limousinen-Klassikern seiner Zeit. Heute ist der reife Löwe ein Gesicht in der Menge, und: Billiger wird er bestimmt nicht mehr.

Christian Steiger / Jörg Heimrich

Beim Kraftfahrt-Bundesamt gemeldet:

4737 Fahrzeuge

vom Typ Peugeot 504 Limousine

716 Fahrzeuge

vom Typ Peugeot 504 Kombi

Stichtag: 1. Juli 1992

Diese Zahl beinhaltet alle zugelassenen oder nicht länger als 1 Jahr stillgelegten Exemplare in der Bundesrepublik Deutschland.