

Motor Klassik

Kaufen Restaurieren Fahren Genießen

Heft 10 Oktober 1992 DM 7,-

Osterreich oS 59,-, Schweiz sfr 7,-, Niederlande hfl 8.50,
Dänemark dkr 38,-, Finnland fmk 25.50,
Schweden skr 35,-, Italien Lit 7400,-, Spanien Ptas 650,-.

MOTOR KLASSIK-REPORTAGEN

- Alpen-Rallye im 300 SL
- 2000 km im Kat-BMW 327

MOTOR KLASSIK-PRAXIS

Vergleich: Porsche-Blechteile



US-STRASSENKREUZER VON 1959 – WER HAT DIE TOLLSTEN FLOSSEN?

● Cadillac Series 62 ● Chevrolet Impala

TECHNIK VON 1930 – HEUTE AKTUELL

**Detroit Electric –
warum Elektroautos
früher mehr
taugten als heute**



MOTOR KLASSIK-BERATUNG

**Peugeot 504
Coupé/Cabrio –
so machen Sie
den besten Kauf**

Löwen-Jagd

Ein Bericht von
Ulrich Bethscheider-Kieser
(Text und Fotos).

Peugeot 504 Coupé und Cabrio tragen einen Löwen als Markenzeichen im Kühlergrill. Die **Motor Klassik-Kaufberatung** gibt Hinweise, wie sich gute Exemplare fangen lassen.

Klischees haben tiefe Wurzeln: Automobile französischer Herkunft, das weiß der Spezialist vom Stammtisch, rosten grundsätzlich, was das Zeug hält. Und bei den Italienern, heißt es, sieht es auch ganz fürchterlich um die Langlebigkeit von Karosserien aus. Wie grausam muß es dann sein, wenn beides zusammentrifft, wenn ein Auto französische und italienische Ursprünge hat? Dann scheint doch für Schnell-Urteiler die Katastrophe vorprogrammiert.

Dabei sind solche grenzübergreifenden Koproduktionen gar nicht so selten. Der französische Großserienhersteller Peugeot beispielsweise pflegte schon in den 50er Jahren enge Kontakte zum italienischen Karosserieschneider Pininfarina. Die Früchte der gemeinsamen Ar-

Nun kann man bei einer Besichtigung schlecht zur Flex greifen und die Kotflügel demontieren.

beit mündete nicht nur in verschiedene Coupés und Cabrios, sondern findet sogar heute noch ihren Niederschlag in der aktuellen Modellpalette.

Als gegen Ende der 60er Jahre die neue Mittelklasse-Limousine 504 auf den Markt kam, war der Weg zur sportlichen, zweitürigen Version nicht fern: Wie schon beim Vorgängermodell 404 entstanden auf den Zeichenbrettern von Pininfarina 504 Coupé und Cabrio, und die Karosserien der beiden Modelle wurden auch in Italien gepreßt und montiert und dann zur Endmontage nach Frankreich gebracht.

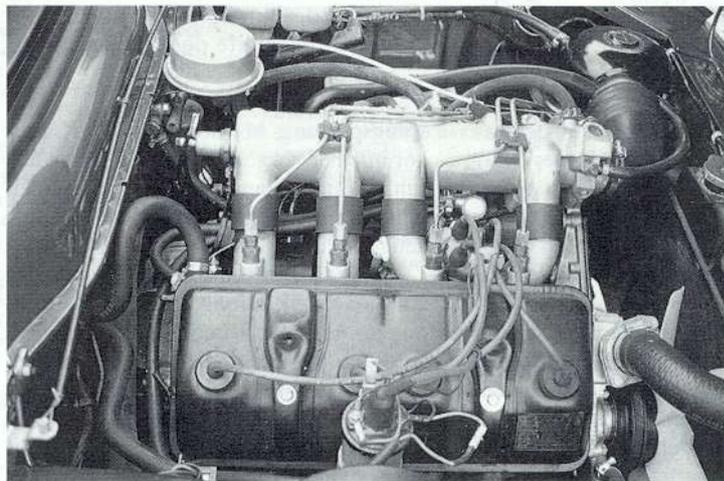
In ihrer ältesten Version gerade mal 23 Jahre alt, haben sich Coupé und Cabrio noch nicht zur großen Rarität entwickelt – dennoch sind gesunde Exemplare nicht an der Tagesordnung. Wer sich auf die Suche nach einem Pininfarina-504 macht, wird tatsächlich in erster Linie mit dem Problem Korrosion konfrontiert. Die Technik, die fast ausnahmslos aus den Peugeot-Regalen

kommt und damit der Großserie entspricht, birgt – abgesehen von gewöhnlichem Verschleiß – kaum Risiken in sich.

Die Suche nach der absoluten Wahrheit über Sein und Nichtsein von gesundem Blech führt den 504-Kaufinteressenten an die vorderen Kotflügel der eleganten Karosse. Unter ihnen, im Bereich der vorderen Lampen und an den A-Säulen, warten zwei der markantesten Rosterde auf Entdeckung. „Um sich über den Zustand eines Modells sicher zu sein, muß man eigentlich die Kotflügel demontieren“, weiß Ludwig Bienen, Technikreferent im Peugeot 504

also in mühevoller Handarbeit angefertigt werden. Nun kann man bei der Besichtigung eines Kaufobjekts natürlich schlecht zur Flexmaschine greifen und die Kotflügel demontieren. Eine Orientierung bietet der Blick auf das Schottblech, welches Radhaus und A-Säule trennt und dort als Schutz gegen Spritzwasser dient.

Spritzwasser ist es auch, das im Bereich der Scheinwerfer die Kotflügel von innen durchrosten läßt. Mitschuld daran trägt eine unzulängliche Gummidichtung, die die Kotflügel an ihrer Auflage am vorderen Maskenblech abdichtet –



Pininfarina zeichnete die elegante und schnörkellose Karosserie des Peugeot 504 Cabrios. Der Reihen-Vierzylinder stammt aus dem Peugeot-Großserienprogramm.

Coupé-und Cabrio-Club. Eigentlich – denn die Kotflügel sind, wie alle Karosserieteile der 504 C-Modelle, mit der Karosserie verschweißt. Wer sich der Kotflügel annimmt, holt sich unweigerlich Arbeit ins Haus – egal, wie schlimm es darunter aussieht.

Um ordentliche Restaurierungen in Angriff zu nehmen, ist dieser Schritt jedoch unvermeidlich. Gerade im Bereich der A-Säulen verursacht Spritzwasser dramatischen Rost – wer nur das Äußere kosmetisch behandelt, dem bricht irgendwann die A-Säule zusammen. Diffizil wird die ganze Angelegenheit dadurch, daß es keine Ersatzbleche mehr für diesen Bereich gibt. Die Reparaturbleche müssen

aber nur vorübergehend: Das Gummi wird porös und läßt die Feuchtigkeit ungehindert durchsickern.

Nächste Station auf der Suche nach Rost sind die beiden Türschweller. Hier sind vor allem die Innenschweller, bei Peugeot auch Hilfsrahmen genannt, von Rostfraß befallen. Kaufinteressenten sollten keine schmutzigen Knie fürchten und sich den Kandidaten von unten ansehen. Dort lassen sich dann auch die beiden Längsträger in Augenschein nehmen, die – Peugeot-typisch – beidseitig des Getriebes von der Spritzwand in Richtung Fahrzeugheck verlaufen.

Sie sollten jedoch auch vom Motorraum aus begutachtet werden. Dort, wo die Vorderachse an den Längsträgern



verschraubt ist, entsteht an dem Abdeckblech um die Schrauben herum bei älteren Modellen häufig Rost. „Um diese Stelle zu schweißen, muß der Motor ausgebaut werden“, erläutert Ludwig Biewen den Aufwand.

Geradezu unvermeidlich ist bei Autos höheren Alters Rostbefall an den Türen – auch die Peugeot 504 Coupés und Cabrios müssen an ihren Türen über die Scheiben eindringendes Wasser ertragen. 504-typisch sind dagegen Korrosionsschäden an den hinteren Kotflügeln. Hier oxidieren im Lauf der Jahre die Radläufe und die Innenkotflügel.

Wie bei allen Karosserieteilen der 504 C-Modelle sind auch hier Teilprobleme vorprogrammiert: 1991 gab es ei-



Ludwig Biewen:

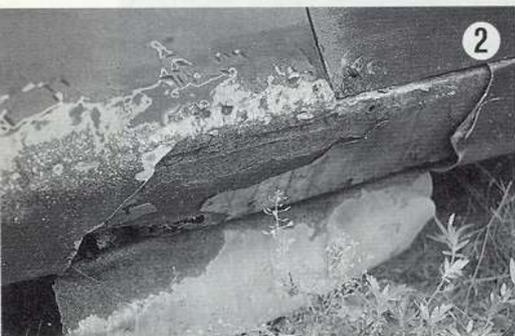
„Wenn ein Sechszylinder Öl tropft, muß das nicht unbedingt am Simmerring liegen.“

nen erheblichen Engpaß im Ersatzteil-Nachschub, Karosserieteile waren praktisch nicht mehr zu bekommen. Mittlerweile ist auf Betreiben Peugeots in Italien eine Nachfertigung entstanden, so daß die wesentlichen Karosserieteile wieder lieferbar sind. Dies gilt auch für die Seitenwände (siehe Kasten „Die Ersatzteil-Situation“, Seite 110).

Nicht mehr lieferbar ist jedoch der Innenkotflügel. Ludwig Biewen kennt Abhilfe: „Das Reparaturteil des Ford Taunus der 1976er Generation ist im Innenradlauf fast identisch und muß nur geringfügig umgearbeitet werden.“

Kaufinteressenten sollten sich auch die beiden Hinterachsträger genau ansehen. Dort, wo die Antriebswellen

Der Motor Klassik-Schwachstellen-Paß – Peugeot 504 C

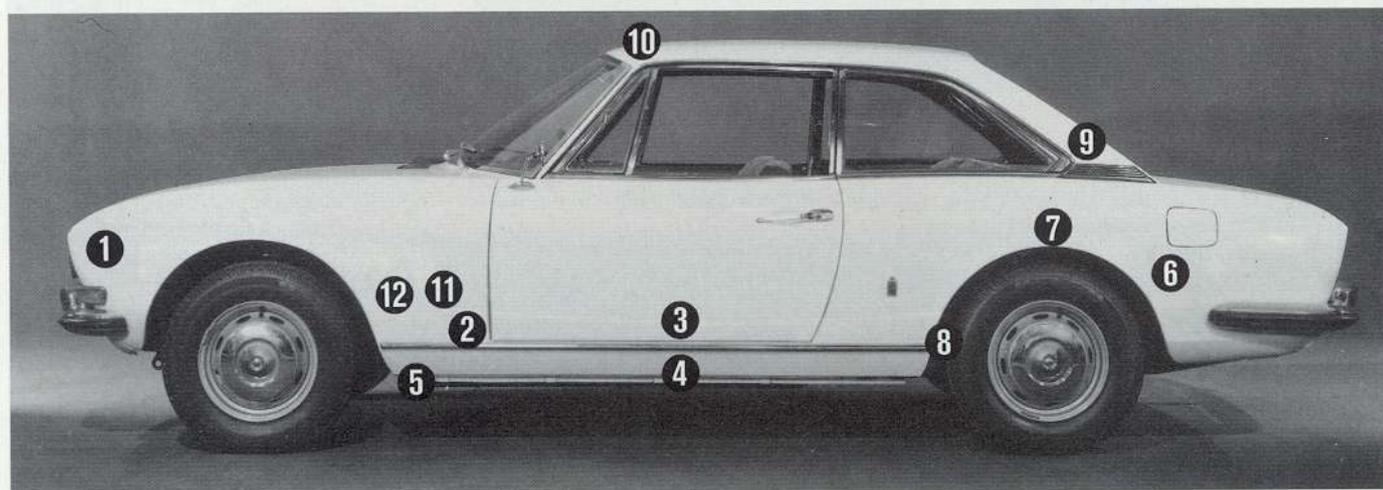


Korrosion im Schwellenbereich läßt sich oft erst durch das Auftrennen des Schwellenblechs erkennen.



Entscheidender Korrosionsschwachpunkt ist die A-Säule, die hier rettungslos verrostet ist.

Pfusch-Arbeit: Unter der optisch guten Seitenwand wuchert hier der Rost.



- ① Vorderkotflügel (Rost)
- ② Schwellen (Rost)
- ③ Türen (Rost)
- ④ A-Säule (Rost)

- ⑤ Längsträger
- ⑥ Seitenwand (Rost)
- ⑦ Innenkotflügel (Rost)
- ⑧ Hinterachsträger (Rost)

- ⑨ Verdeckkasten (Rost)
- ⑩ Verdeck-Frontspiegel (Rost)
- ⑪ Getriebe (Hauptwellenlager)
- ⑫ Schwungrad (Öldichtung)

durch die Hinterachsschwingen geführt werden, befindet sich eine Schweißnaht, die in zunehmendem Alter gerne korrodiert und auseinanderbricht. Dieser Schaden ist durch einen Blick von unten gut zu sehen, ein Hinterachsträger selbst schlägt als Reparaturteil mit rund 500 Mark zu Buche.

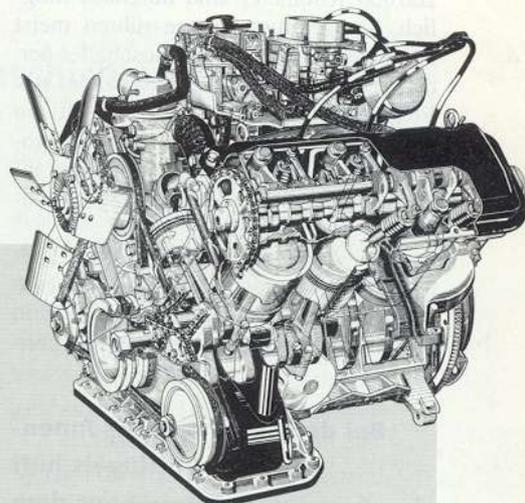
Allerdings sind die Träger nur noch ab Modell 1975 erhältlich. Bei älteren Modellen steht entweder eine aufwendige Reparatur oder ein Umbau auf die neueren Träger an. Dann müssen jedoch auch Radlager, Nabe und Antriebswelle von der jüngeren Version übernommen werden. Glück haben dagegen Besitzer von frühen Fahrzeugen bis zur Fahrgestellnummer 2241255. Bei diesen

Coupés und Cabrios sind die Hinterachsschwingen mit denen der 504 Limousine identisch.

Was weitere Korrosionsstellen der Pininfarina-Modelle angeht, so trennen sich nun die Wege von Coupé und Cabrio. Beim Coupé kann es gelegentlich zu Rostbefall am Dach kommen, wenn bei langer Standzeit Wasser in den verstopften Regenrinnen stehenbleibt. Cabrios dagegen rosten bevorzugt im Bereich des Verdeckkastens, und dort wiederum in einer Sicke am hinteren oberen Verdeckkastenrand. Von Korrosion ist außerdem – vor allem bei Modellen ab Baujahr 1980 – der Frontspriegel des Verdecks und die Leiste, welche die Frontspriegeldichtung hält, betroffen.

Diese Teile bekommt man wie auch komplette Verdeckgestänge noch als Gebrauchtteil.

Deutlich günstiger ist dagegen die Situation bei der Technik der 504 Coupés und Cabrios, sowohl bezüglich ihrer Haltbarkeit als auch ihrer Verfügbarkeit. Alle Teile stammen aus dem Peugeot-Großserienprogramm und sind mit der 504 Limousine (Vierzylinder-



Der 2,7 Liter-V 6 ist ein Gemeinschaftsprodukt von Peugeot, Renault und Volvo. Hoher Verbrauch und mäßige Lauf-ruhe schmälerten sein Ansehen.

Peugeot 504 Injektion/TI C

◆ **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 bei 5500/min, maximales Drehmoment 136 Nm bei 3000/min (ab 1971: Bohrung x Hub 88 x 81 mm, Hubraum 1971 cm³, Verdichtung 8,8:1, Leistung 106 PS bei 5200/min (ab 1977 106 PS), maximales Drehmoment 172 Nm bei 3000/min); Aluminium-Zylinderkopf mit halbkugelförmigen Brennräumen; fünffach gelagerte Kurbelwelle, eine seitliche Nockenwelle, hängende, über Kipphebel betätigte Ventile; Gemisch-aufbereitung durch Kugelfischer-Einspritzanlage KF 6/KF 5.

◆ **Kraftübertragung:** Hinterradantrieb, Einscheiben-Trockenkupplung, Vierganggetriebe (ab 1979 Fünfganggetriebe), Übersetzungen I. 3,66, II. 2,17, III. 1,41, IV. 1,0, R. 3,75, Achse 3,70; (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 Karosserie, vorne Einzelradaufhängung an Dreieckslenkern, Federbeinen, 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

Daten, Fakten, Quellen

mm), Spur vorn/hinten 1490/1430 mm, Leergewicht 1135 kg (Coupé: 1250 kg).

◆ **Fahrleistungen:** Beschleunigung 0-100 km/h 12,6 s, Höchstgeschwindigkeit 175 km/h (106-PS-Version: 11,2 s, 179 km/h).

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

Peugeot 504 V 6/ 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 bei 5750/min, maximales Drehmoment 206 Nm bei 3500/min (ab 1977 als V 6 TI/nur im Coupé: Verdichtung 8,65:1, 144 PS bei 5500/min, 221 Nm bei 3200/min); Aluminium-Motorblock und Zylinderköpfe, V-förmig hängende Ventile, Ventilbetätigung über obenliegende Nockenwellen und Kipphebel, Nockenwellenantrieb durch Kette, vierfach gelagerte Kurbelwelle; Wasserkühlung; Gemisch-aufbereitung durch Solex-Vergaser 34 TBIA und 35 CEEI (ab 1977 im Coupé V 6 TI: Bosch K-Jetronic).

◆ **Fahrleistungen:** Beschleunigung 0-100 km/h 10,5 s, 186 km/h (V 6 TI: 10,2 s, 189 km/h).

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

◆ **Stückzahl:** 26477 Coupés, 8185 Cabrios (Vier- und Sechszylinder).

◆ **Der Club:** Peugeot 504 Coupé- und Cabrio-Club e.V., An der Rundwies 43, 5511 Ayl.

◆ **Der Spezialist:** Ludwig Biewen, Adresse siehe Club.

◆ **Die Literatur:**

● Wolfgang Schmarbeck, Alle Peugeot-Automobile, Motorbuch-Verlag, Stuttgart;

● Nikolaus Reichert/Michael Kirchner, Peugeot – Fortschritt im Zeichen des Löwen, Südwest-Verlag, München.

◆ **Die Preissituation:** Wie auch bei anderen Marken erfreuen sich die Cabrios einer deutlich größeren Nachfrage als die geschlossenen Coupés. Ein hervorragendes Cabrio kann in Preisregionen bis zu 30000 Mark vorstoßen, während sich die Coupés deutlich unter der 20000-Mark-Grenze ansiedeln. Im Gegensatz zu Frankreich, wo V 6-Modelle erheblich teurer als die Vierzylinder gehandelt werden, bleiben die Unterschiede hierzulande wegen der größeren Alltagstauglichkeit (Unterhaltskosten) der Vierzylinder gering.

Einspritzer) bzw. dem 604 (Sechszylinder) identisch. Bei der Vorderachse notieren 504-Spezialisten keine besonderen Schwachpunkte, Lager und Gelenke sind gewöhnlichem Verschleiß unterworfen. Große Zuverlässigkeit kennzeichnet auch die Motoren: Der 1,8-bzw. Zweiliter-Vierzylinder-Motor ist in seiner Grundkonzeption ein alter Bekannter im Peugeot-Programm und geht auf das Jahr 1962 zurück. Laufleistungen bis zu 200 000 Kilometer sind durchaus möglich. Temperaturprobleme rühren meist von einem defekten Thermoventilator her, der das automatische Zuschalten des Ventilators regelt. Als normal gilt ein dezenter Ölverlust: Die Peugeot-Motoren „schwitzen“ häufig etwas Öl aus ihren Dichtungen, ohne daß es zu meßbarem Ölverlust kommt.

Als weitgehend zuverlässig gilt auch die mechanische Kugelfischer-Einspritzanlage. Gelegentlich geht eine in der Einspritzpumpe sitzende Gummi-

Bei der Reparatur des Innenkotflügels hilft ein Ersatzteil aus dem Ford-Katalog.

membrane defekt. Eine solche Pumpe läßt sich für etwa 500 Mark überholen, ein (selten benötigtes) Neuteil kostet allerdings 2900 Mark.

Robustheit kennzeichnet auch die V-6-Motoren. Hier liegen die Laufleistungen ähnlich hoch wie beim Vierzylinder. Jenseits der 100 000-Kilometer-Marke werden indessen nicht selten neue Zylinderkopfdichtungen fällig. Motoren, die in kaltem Zustand nicht geschont werden, leiden bisweilen unter eingelaufenen Nockenwellen und Kipphebeln, was sich durch dezentes Klackern bemerkbar macht.

Bei Sechszylindern tritt bei warmem Motor manchmal Ölverlust zwischen Motor und Getriebe auf. Meistens handelt es sich dabei, wie Spezialist Ludwig Biewen erklärt, nicht um einen defekten Simmerring, sondern lediglich um lose Schrauben: Am Schwungrad sitzt eine Aluminiumplatte, die mit sechs Inbusschrauben befestigt ist und in der sich der Simmerring für die Kurbelwelle befindet. Im Lauf der Zeit lösen sich die Schrauben und geben der Platte etwas Spiel. Normalerweise genügt es dann, das Schwungrad abzunehmen, die Papierdichtung an der Aluplatte zu erneuern und die sechs Schrauben wieder anzuziehen. Biewen empfiehlt dies auch

Die Modelle der jüngsten Serie besitzen breite Kunststoff-Stoßfänger, einen schmalen Frontgrill und großflächige Lampen-Einheiten.



Die Ersatzteil-Situation

Peugeot 504 Coupé- und Cabrio-Besitzer müssen mit zwiespältigen Ersatzteilbedingungen leben. Geht es allein um Technik, also Motor, Getriebe und Achsen, braucht sich niemand Sorgen zu machen. Weil die Zweitürer technisch weitestgehend mit den 504 Limousinen bzw. 604 (Sechszylinder) identisch sind, warten bei den aktuellen Peugeot-Händlern noch ergiebige Ersatzteil-Pfründe.

Ganz anders ist jedoch die Situation bei Karosserieteilen. Die italienische Produktion bei Pininfarina begründete nicht nur Rostanfälligkeit, sondern auch begrenzten Teile-Nachschub. Nachdem es 1991 zu einem dramatischen Engpaß bei Karosserieteilen kam, starteten Peugeot und Pininfarina in jüngster Vergangenheit eine Ersatzteil-Nachfertigung. Nun sind Kotflügel, Hauben und Türen wieder er-

hältlich. Manche Teile sind jedoch gar nicht mehr erhältlich: Heckleuchten (alte und neue Form), Innenkotflügel und die elektronische Schlummerger-Zündung der ersten Sechszylinder-Modelle. Nachfolgend einige unverbindliche und gerundete Preise von 504 Coupé- und Cabrio-Teilen:

- Motorhaube 950 Mark
- Türe 900 Mark
- Seitenwand 600 Mark
- Kofferraumdeckel 900 Mark
- Auspuffanlage V 6 1200 Mark. Ersatzteillieferanten^{*)} für Peugeot 504 Coupé und Cabrio sind:
- NAD, Postfach 410744, 7500 Karlsruhe 41, Telefon 07 21/40 85 88;
- Sören Zenner, 2000 Hamburg 76, Telefon 040/2 20 14 67;
- Peugeot-Veteranenteile Graeber, Telefon 0 62 41/5 38 12.

^{*)} ohne Anspruch auf Vollständigkeit

Peugeot 504-Besitzer – Markentreue

Auf eine langjährige Peugeot-Erfahrung kann 504 Coupé-Besitzer Hans Huber aus Luzern/Schweiz zurückblicken. Schon sein Vater besaß verschiedene Modelle der französi-

Braucht kein Cabrio: Hans Huber.



schen Marke, er selbst kam über eine 404 Limousine und ein 404 Coupé zum 504. Hubers Coupé stammt aus Familienbesitz: Sein Vater gab den Wagen bei einem Händler in Zahlung, und weil sich dort kein neuer Besitzer finden ließ, kaufte Hans Huber das Coupé zurück. Ein Cabrioverdeck vermißt er dabei nicht: „Ich fahre im Som-

mer viel mit meinem Rennrad – was brauche ich da ein Cabrio?“

Klaus Bürger aus Mönchengladbach verliebte sich vor zwölf Jahren in ein 504 Cabrio. „Ich arbeitete damals vorübergehend in einer Peugeot-Werkstatt. Ein Kollege hatte ein Cabrio, und seither war das Auto ein Traum von mir.“ Vor vier Jahren erfüllte sich Bürger diesen Traum in Form eines Restaurierungsobjektes. Nun steht Nachschub an: „Für meine Frau möchte ich gerne ein 204 oder 304 Coupé kaufen.“



Erfüllte sich einen Traum: Klaus Bürger.

als Vorsorgemaßnahme, wenn gerade der Motor aus anderen Gründen ausgebaut werden muß.

Die frühen V6-Modelle kennen noch ein spezielles Problem bei der Zündungsanlage: Der 504 V 6 war 1974 das weltweit erste Auto mit kontaktloser, elektronischer Zündanlage. Von dieser Schlumberger-Zündung gibt es heute keinerlei Teile mehr – im Ernstfall hilft nur der Umbau auf die kontaktgesteuerte

Zündung des 604 oder die Transistorzündung des TI. Defekte am Getriebe haben meist in mangelhafter Schmierung ihre Ursache. Die 504-Getriebe enthalten gewöhnliches Motorenöl als Schmierung. Wenn das nicht kontrolliert wird, fängt das Kugellager auf der Getriebeausgangswelle an zu mahlen. Das Geräusch ist bei laufendem Motor zu hören, wenn das Kupplungspedal nicht getreten wird, also eine Verbindung zwi-

schen Motor und Getriebe besteht. Wird das Kupplungspedal getreten, verstummt das Geräusch.

Solche begrenzten technischen Mängel haben nebenbei einen ungewollten Effekt: Sie lenken den Blick auf Rost und nähren damit das Vorurteil, daß Franzosen und Italiener nur potentielle Rostlauben bauen können. Aber welches Auto übersteht schon zwei Jahrzehnte ohne Rostbefall? ■

Die Peugeot 504 Coupé/Cabrio-Geschichte

Peugeot 504 Coupé und Cabrio sind das gelungene Produkt der Zusammenarbeit zwischen dem französischen Hersteller und dem italienischen Karosserie-Designer und -Produzenten Pininfarina. Ein Jahr nach der Vorstellung der 504 Limousine (1968) folgte die offene bzw. geschlossene zweitürige Version, optisch völlig anders als die französische Großserienversion gestaltet. Pininfarina zeichnete nicht nur die zurückhaltenden, aber schönen Formen, sondern montierte auch die Karosserien in Italien.

Erst 1974 widerfährt den sportlichen 504-Modellen eine grundlegende Änderung. Anstelle des Vierzylinders kommt nun ein 2,7 Liter großer Leichtmetall-V 6 mit je einer obenliegenden Nockenwelle pro Zylinderbank zum Einsatz. Dieser Motor wird unter der Bezeichnung Europa-Motor oder PRV-Motor berühmt – er wurde gemeinsam von Peugeot, Renault und Volvo entwickelt und im französischen Douvrin gebaut. Das Triebwerk, dem stets hoher Spritverbrauch und mäßige Laufruhe angelastet wurden, fand unter anderem im Renault 30 und 25, Renault Alpine A 310 V 6, Volvo 264 und Peugeot 604 Verwendung.

dieser Motor offiziell nie eingebaut, dort dreht sich alles um den Vierzylinder. Wegen des hohen Benzilverbrauchs des V 6-Vergasermotors gibt es heute jedoch einige umgebaute Cabrios mit V 6 TI-Motor. Im Herbst 1977 bietet Peugeot erstmals breite TRX-Reifen von Michelin an, ab 1980 gibt es elegante Leichtmetallräder.

Im Herbst 1979 bekommen die Vierzylinder erstmals ein Fünfganggetriebe, Coupé und Cabrio müssen überdies eine letzte optische Retusche über sich ergehen lassen. Die klassischen Chromstoßstangen werden durch breite Kunststoff-Stoßfänger ersetzt – von vielen als optischer Rückschritt an den beiden zeitlos-eleganten Modellen empfunden. 1983, also 14 Jahre nach Produktionsbeginn, rollen die letzten 504 Coupé und Cabrio vom Band – obwohl die Modelle äußerlich noch nicht zum alten Eisen gehören.

Erst gegen Ende seiner Karriere wurde das 504 Coupé als V 6 sportlich aktiv: Das französische Werksteam Nicolas/Lefèvre gewann 1978 die afrikanische Safari-Rallye und die Rallye Bandama. 1981 starteten die Werksautos zum letzten Mal in der Rallye-WM, Guy Fréquelin verbuchte als Sechster bei der Rallye Bandama das beste Ergebnis.

Sechszylinder-Cabrios mußten auf die Einspritzanlage verzichten.

Peugeot 504 Coupé und Cabrio erhalten zunächst von 1974 bis 1977 die 136 PS starke Vergaser-Version (die beiden Vergaser sind identisch mit denen des Renault 30). Auch äußerlich erfahren die beiden sportlichen Peugeot-Modelle eine Überarbeitung: Anstelle der separaten Doppelscheinwerfer sitzen vorn nun breite, rechteckige Leuchten, und am Heck prägen großflächige Leuchteinheiten das Bild. Außerdem sind die Türgriffe nun in der Karosserie versenkt.

Ab September 1977 feiert der Vierzylinder seine Wiedergeburt im 504 Coupé und im Cabrio. Der Zweiliter-Motor leistet nun 106 PS. Der V 6 wird jedoch nicht aus dem Programm genommen, sondern kommt – parallel zum Vierzylinder – im Coupé zum Einsatz. Allerdings ersetzt gleichzeitig eine Bosch K-Jetronic die Vergaseranlage, dieses Coupé heißt nun V 6 TI, ist 144 PS stark und nur mit Schaltgetriebe erhältlich. In das Cabrio wird

In Ihrer zweiten Serie erhalten die Pininfarina-504 breite Scheinwerfer und den flachen Grill.



Kennzeichen der ersten Serie: Chromstoßstangen und unterteilte Heckleuchten.

Technisch basieren die C-Modelle gänzlich auf der Limousine. Die erste, ab März 1969 gebaute Version ist äußerlich durch die dezenten Chromstoßstangen, die Doppelscheinwerfer sowie die charakteristischen Heckleuchten zu erkennen. Diese bestehen auf beiden Seiten aus drei schmalen, schräg und parallel zueinander verlaufenden Einheiten. Unter der Motorhaube tut ein fünffach gelagerter Vierzylinder-Motor mit 1,8 Litern Hubraum Dienst, dessen Wurzeln in das Jahr 1962 – an Bord des 404 – reichen. Mit einer mechanischen Kugelfischer-Einspritzanlage leistet der „Injection“ 97 PS (1971: 104 PS und 1971 cm³).