

OLDTIMER

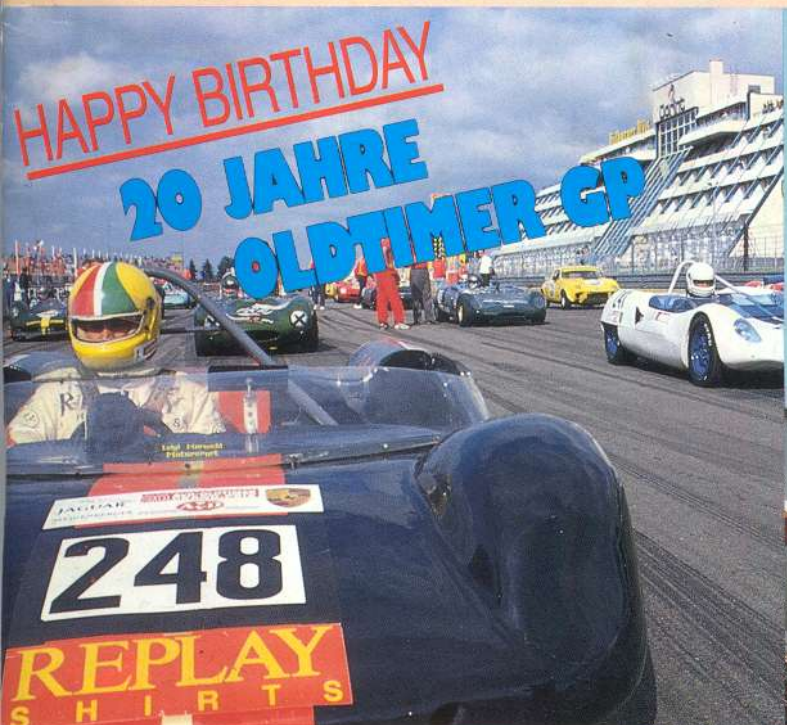


Magazin



CHARMEUR
MIT KRALLEN

PEUGEOT 504 CABRIO/COUPÉ



HAPPY BIRTHDAY
20 JAHRE
OLDTIMER GP

FRAUENSACHE:
BERTHA BENZ FAHRT 1992
AKTIVE LIEBHABER:
OLDTIMER-SZENE IN KENIA
100 MEISTERWERKE:
CADILLAC-RESTAURATOR

SOLIDER EINSTIEG
OPEL REKORD D
COMMODORE B



DER ALLTAGS-SPORTLER

LANCIA FULVIA COUPÉ

Sanfter Löwe mit scharfen Krallen

Peugeot 504 Cabrio und Coupé:
Eleganz für Boulevards und Savannenpisten



Rift Valley, Ostern 1976: Timo Mäkinen kämpft sich im ersten und zweiten Gang die 230 km lange Wüstenpassage im wilden Norden Kenias nach oben. Es kracht im Getriebe: Aus und vorbei jetzt auch für das zweite Peugeot 504 V6-Coupé beim ersten Rallye-Einsatz. Nur die drei bewährten 170 PS-Werkslimousinen laufen später durchs Ziel der Safari in Nairobi — auf den Rängen vier, fünf und neun. Riesenenttäuschung bei den Peugeot-Männern, wollten sie doch den Vorjahressieg des Viertürers gegen die inzwischen erstarkte Konkurrenz mit dem neu aufgebauten V6-Coupé wiederholen. Über

eine Million Mark hatten die Franzosen diesmal investiert — Datsun, Lancia und Mitsubishi jedoch kaum weniger. Aber gegen den Dreifachsieg der nur 135 PS starken Lancer Colt können dieses Jahr weder die 240-PS-Stratos noch Walter Röhrl im Opel Kadett GT/E etwas ausrichten. Erst ein halbes Jahr später an der Elfenbeinküste soll sich der Kräfteinsatz der Sportabteilung im Werk Exincourt lohnen: Mit einem Fünffach-Sieg können die Peugeot 504 diesmal ihre enorm robuste Konstruktion unter Beweis stellen — und das sogar in marketing-gerechter Reihenfolge: Das V6-Coupé von Mäkinen mit seinen 225 PS an der Spitze, gefolgt von vier „normalen“ Limousinen.

Die Viertürer pflügten nicht nur sechs Jahre vor dem Coupé über afrikanische Rallye-Pisten, sondern starteten auch ihre zivile Produktion vor den Zweitürern — wenn auch nur wenige Monate. Traditionsgemäß hatte Peugeots „Hausdesigner“ Pininfarina Hand angelegt und aus den Limousinen das Cabrio und Coupé geschneidert. Die elegant geschwungene Gürtellinie, die sanft abgerundeten Flächen und der lichte Pavillon-aufbau des Coupé wirkten so zeitlos, daß die Zweitürer von der Präsentation auf dem Genfer Salon im Frühjahr 1969 bis zu ihrem Produktionsende 1983 wenig veralten konnten. Nur an Front- und Heckpartie hatte sich der Turiner Design-Künstler zu verspielt und glitzernden Details hinreißend lassen: Vier Einzelscheinwerfer brachten vorne einen Hauch von sportlicher Ag-

Exklusive Longseller: Gerade mal knapp 35.000 Kunden fanden die distinguierten Pininfarina-Schöpfungen auf Basis der robusten 504-Limousine im Laufe ihrer mehr als 14jährigen Bauzeit. Auch die publicity-trächtigen Siege der V6-Coupés bei der Safari- und Bandama-Rallye heizten den Absatz der sport-

lichsten Peugeot-Versionen nicht sonderlich an. Aber das sollten sie sowieso nicht: Die französischen Marketing-Löwen wollten mit ihrem Sporteinsatz in Busch und Savanne ihr traditionelles Markt-Revier auf dem schwarzen Erdteil gegen die hereindringenden Japaner verteidigen. Mit Gebrüll.



504



Zeitloser 504-Klassiker in „Tulpen-gelb“. Golden glänzte der Löwe (links) nur bis Juli 1974.

504 V6-Coupé: Als König der Savannen in voller Aktion, als Rentner im Werksmuseum Socheaux.

gressivität, und hinten überraschten üppige Rückleuchten mit schrägstehenden Einzel-elementen. Nicht umsonst sollten die Coupés und Cabriolets im Laufe ihrer über 14jährigen Bauzeit fast nur an Front und Heck Facelifts erfahren. Technisch waren die Zweitürer größtenteils mit der Limousine identisch — leider auch beim Antrieb: Die 1796-ccm-Vierzylinder mit erst 90, wenige Monate später dann 101 PS brachten die leer immerhin 1220 kg wiegenden Zweitürer-Karosserien gerade mal auf gut 170 km/h Spitze. Das riß auch damals die Sportwagen-Fans nicht vom Hocker. Aber zum einen stand bei Peugeot gar kein stärkerer Motor zur Verfügung, und zum anderen präsentierten sich die 504 Coupés und Cabrios eher als gediegene, exklusive Reisewagen. Für einen Schuß Sportlichkeit — immerhin hatte man ja die Spitzenmodelle des Hauses vor sich — mußten die straffere Fahrwerksauslegung, die breitere Spur, der um 19 cm gekürzte Radstand, die gelochten Lenkrad-Speichen und die Knüppelschaltung genügen. Vier Scheibenbremsen wies bereits die Limousinen-Basis auf. Aber schon der fehlende Drehzahlmesser am schlichten Armaturenbrett ließ die eher zurückhaltend-dezente Linie der Zweitürer wieder deutlich werden. Im Innenraum des Cabrios dominierte anfangs schwarzes Plastik, Kunstleder und Gummi, während die Coupé-Kunden ihren beispielsweise in Andalous-Rot lackierten 504 mit beige Velour-Polstern, schwarzen Türverkleidungen und Sonnenblenden sowie beiger Dachverkleidung, schwarzer Hutablage und beige Plüschteppichen ordern konnten.

Ein Sportwagen, der als Coupé der Konkurrenz das Fürchten lehrte?

Hannu Mikkola klettert aus dem V6 Coupé, das bei Tai nach unzähligen seitlichen Rollen in einem tiefen Schlammloch auf dem Dach liegende geblieben ist: Bandama-Rallye 1977 — die Franzosen haben sich dieses Jahr besonders viel vorgenommen. Drei Jahre lang war die Bandama ja nur ein Lokalderby; erst 1973 hatte die Rallye an der Elfenbeinküste die internationalen Teams angelockt, denn das Jahr zuvor waren alle 43 Teilnehmer im Schlamm steckengeblieben, weshalb das eingesparte Preisgeld diesmal draufgelegt wurde. Aber 1974 gewann Datsun — und steigerte sprunghaft seinen Fahrzeug-Absatz auf dem schwarzen Kontinent. Peugeot mochte das auf seinem „Hausmarkt Afrika“ nicht hinnehmen und siegte 1974, 1975 und 1976 — zuletzt mit dem V6 Coupé. Diesmal markiert aber Hannu Mikkolas Plumps ins Schlammloch nur den Auftakt zum ganz großen Debakel der Franzosen am Bandama-Fluß: Pescarolo knallt gegen einen geparkten Lieferwagen, Makinens Differential streikt, bei Nicolas Coupé platzt der Sechszylinder und Limousinen-Pilot Lefebvre überschlägt sich



gründlich bei einer Einmündung der Piste auf eine Teerstraße. Nachdem auch noch Assef gegen einen Felsen gefahren ist, überlebt als letzter der Peugeot-Armada die Limousine von Guichet, der immerhin den dritten Gesamtrang erreichte — hinter zwei unscheinbaren Mitsubishi Colt. Wieder nicht der erhoffte Erfolg für Peu-

geot, hatte man doch die diesjährige Safari-Rallye ebenfalls schon verloren gegen Ford Escort, Datsun Violet, Lancia Stratos und Mitsubishi Colt und gerade mal mit einer 504-Limousine Rang sieben erreicht. Teuer und exklusiv: Da die Sechszylinder Mercedes 250 C und Opel Commodore GS/E Coupé oder der — allerdings nur

Das 5 × 4 der Nullen

Die hier aufgeführten Preise stellen Mittelwerte dar. Auf die Veröffentlichung einer Notierung für „Zustand 1“ wird bewußt verzichtet — bei Superstücken ist in der nach oben offenen Schnäppchenskala vieles möglich und teilweise auch berechtigt. Das Zahlenmaterial stammt von Classic Data GmbH, Behringhauser Str. 23, 4620 Castrop-Rauxel, Tel. 02305/29011.

Modell	Baujahr	PS	Zustand 2	Zustand 3	Zustand 4	Zustand 5
504 Cpé	69-69	90 PS	DM 13.700	DM 9.200	DM 4.700	DM 3.100
504 Cpé	69-70	101 PS	DM 14.000	DM 9.700	DM 4.900	DM 3.200
504 Cpé	70-74	104 PS	DM 14.800	DM 9.900	DM 5.200	DM 3.200
504 Cpé V6	74-77	136 PS	DM 13.800	DM 9.000	DM 4.800	DM 3.100
504 Cab	69-69	97 PS	DM 18.000	DM 14.300	DM 7.800	DM 5.100
504 Cab	69-70	101 PS	DM 19.200	DM 15.000	DM 8.100	DM 5.300
504 Cab	70-74	104 PS	DM 19.700	DM 15.400	DM 8.300	DM 5.500
504 Cab V6	74-77	136 PS	DM 23.800	DM 18.200	DM 10.900	DM 5.900

Zustand 2: Mängelfrei, auch im Detail ordentlich, leichte Gebrauchsspuren.

Zustand 3: Durchschnitt, fahrbereit, kleine Mängel.

Zustand 4: Eher mies, reparaturbedürftig, relativ komplett, kein Schrott.

Zustand 5: Restaurationsobjekt, nicht fahrbereit.

Die Teuersten:

35.000 Mark für ein 504 Coupé? Mit „insgesamt 14 Monaten zugelassen, daher Gesamtl. 21.000 km, Bj. 83“ sicherlich ein Sonderfall. Mit **33.500 Mark** ist ein bordeaux-rot 83er Cabrio „Sportfelgen, Leder und Verdeck 1 Jahr alt, TÜV, 66.000 km, sehr guter Zustand“ auch kein Schnäppchen.

Die Billigsten:

Ganze **2800 Mark** wurden kürzlich als Verhandlungsbasis für ein 504 Coupé verlangt — für ein „altes Modell, seltene Ausf. m. orig. SSD, Automatik, z. Rest., voll fahrbereit.“ nicht schlecht. Auch Cabrios gibt's billig, wenn auch abgefackelt: „504 Cabrio, Motorbrand, **4800 DM VB**“.



zweisitzige — Alfa Spider preiswerter waren als die beiden 504-Sondermodelle, rissen sich die Kunden nicht gerade um die großen Löwen. Deshalb war zumindest mehr Power angesagt: Der auf zwei Liter vergrößerte Motor lieferte ab Herbst 1970 zwar nur drei Pferdestärken mehr, dafür aber ein beträchtlich gesteigertes Drehmo-

ment, das besonders mit der nun erhältlichen Dreigangautomatik von ZF harmonierte. Ein Drehzahlmesser verdrängte die Uhr aus dem jetzt schwarz statt silbern lackierten Instrumententräger in die Mitte des Armaturenbretts. In den nächsten drei Jahren passierte dann erst einmal wenig — bis zum Erscheinen des V6-Motors, der das

Coupé über afrikanische Rallye-Pisten treiben sollte.

Spannender Endspurt nach Nairobi, Ostern 1978: Mal liegt Rauno Aaltonen auf Datsun 160 J vorn, mal Jean-Pierre Nicolas auf Peugeot 504 Coupé, mal Vic Preston auf Porsche 911 SC. Drei von vier Mercedes 280 E sind bereits ausgeschieden. „Ich wollte restlos alles wagen, dabei überschlug ich mich einmal“, berichtet Aaltonen, der sich an der Spitze liegend verfuhr, später — als Nicolas sein Peugeot-Coupé bereits vor Preston ins Ziel der 26. Safari-Rallye getrieben hat. Lampinens fünfter Platz macht den ersten — und letzten — Safari-Triumph eines V6 Coupés komplett. Ein wichtiger Sieg für die französischen Werbe-Strategen, denn mit den um 18 cm höhergelegten Porsche 911 SC (1300 kg Kampfgewicht, 250 PS) hatte man einen hochwertigen Gegner geschlagen.

Neuer Motor, neues Glück? Der V6-Motor, den Peugeot, Renault und Volvo gemeinsam entwickelt hatten, feierte seine Premiere zwar erst einmal nur in den jeweiligen Spitzenmodellen 604, R 30 und 264, trieb aber ab Herbst 1974 auch die renovierten 504-Zweitürer an. Kontaktlose Zündanlage, zwei obenliegende Nockenwellen und Leichtmetall-Bauweise machten den ursprünglich als Achtzylinder skizzierten Vergaser-Motor zwar nicht zum besten und laufruhigsten Sechszylinder der Welt, aber immerhin stiegen Fahrleistungen wie Image der Zweitürer. Innenbelüftete Scheibenbremsen vorn, Servolenkung und ein von 56 auf 84 Liter vergrößerter Tank ergänzten den neuen Motor. Äußerlich gab sich der Nobel-504er an den versenkten Türgriffen, den neuen Felgen und einem geänderten Grill zu erkennen, vor allem aber an den neugestalteten Leuchteinheiten über den minimal modifizierten Stoßstangen: Die Doppelscheinwerfer waren nun je unter einem gemeinsamen Glas zusammengefaßt, und die Rückleuchten zeigten sich modern, großflächig und rechteckig. Unter dem Heck lugte jetzt ein Doppelauspuff hervor. Innen gab's dagegen nur Dreipunkt-Automatik-Gurte, Kopfstützen und eine nun wieder silberne Instrumentenblende. Auch die Farbpalette hatte Peugeot neu gemischt und von vier auf je sechs Lackierungen ausgeweitet: Arosa-Weiß, Rauchgrau-, Silberblau- und Mahagoni-Metallic, Tulpengelb (nur Cabrio), Silbergrau-Metallic (nur Coupé) und auf Sonderwunsch Schwarz. Derartig neu gestaltet waren die Zweitürer wieder besser gegen ihre Konkurrenz gerüstet, auch wenn sich der Preis mittlerweile auf 24.000 Mark erhöht hatte. Tiefe Morastpfade, ausgewaschene Pisten, rote Wellblech-Staubstraßen — Bandama-Rallye 1978: Drei V6 Coupés mit nun 240 PS und den Stars Mäkinen, Lampinen und Nicolas sowie zwei kleine 106 PS-104



Siegreicher Kämpfer im Schlamm: 1976 und 1978 fuhr das V6-Coupé der Konkurrenz bei Bandama- wie Safari-Rallye davon (links oben). Insgesamt erfolgreicher war aber die Basis-Limousine (oben) — dank der robusten Konstruktion und des soliden Vierzylinders (links).



Alles so schön bunt hier – lockende Angebote: Entscheidet sich der beneidenswerte Smartie für das Cabrio und die Dame im legeren Freizeit-Kleidchen oder für das elegante Coupé inklusive Opernball-Begleiterin?



Schrille Frauen präsentieren in den Prospekten der ersten Serie (schräge Rückleuchten, Doppelscheinwerfer) die Cabrios als wintertauglich und sportlich. Drei Weber-Doppelvergaser beatmen den V6 des Rallye-Coupés (rechts).

Fahrzeug-Information

Motor: Vierzylinder-Viertakt-Reihenmotor, V-förmig hängende Ventile, seitliche Nockenwelle, Alu-Zylinderkopf, mechanische Kugelfischer-Einspritzanlage KF5. **Injection 1800:** 1796 ccm, 101 PS bei 5500 U/min; **Injection 2000:** 1971 ccm, 104 PS bei 5600 U/min; **TI:** 1971 ccm, 106 PS bei 5200 U/min.

Sechszylinder-Viertakt-V-Motor, V-förmig hängende Ventile, 2 obenliegende Nockenwellen, Leichtmetall-Zylinderkopf und -block, 2664 ccm; **V6:** ein Fallstrom-Einfachvergaser Solex 34 TBIA und ein Fallstrom-Doppelvergaser Solex 35 CEEI, 136 PS bei 5750 U/min; **V6 TI Coupé (ab 1978):** mechanische Bosch-K-Jetronic-Einspritzanlage, 144 PS bei 5500 U/min.

Kraftübertragung: Hinterradantrieb; Vierzylinder: Vierganggetriebe, 9/70-6/72 a.W. ZF-Dreigang-Automatik, 9/77-6/83 a.W. Fünfgang; V 6: 9/74-7/77 Viergang, a.W. GM-Dreigang-Automatik (nur Coupé); 9/77-6/83 nur Fünfgang.

Karosserie: Zweitürig, selbsttragend. **Fahrwerk:** Einzelradaufhängung mit Querstabilisator, vorn an Querlenkern mit McPherson-Federbeinen, hinten an Längslenkern mit Schraubenfedern und Teleskopstoßdämpfern; 4 Scheibenbremsen (V6: vorne innenbelüftet); Zahnstangenlenkung (V6: servounterstützt).

Abmessungen und Gewichte: Länge/Breite/Höhe 4360 (ab 9/79 4370)/1700/1350 (Cabrio 1360) mm; Radstand 2550 mm; Spur 1490/1430 mm; Gewicht Vierzylinder 1220 kg; V 6 Coupé 1300 kg, Cabrio 1270 kg.

Bereifung: V 6, TI: 175 HR 14; V6 TI Coupé: Michelin TRX 190/65 HR 390.

Meßwerte: Höchstgeschwindigkeit 170-186 km/h, 0-100 km/h 10,5-12,6 s; Verbrauch 11-13 l Super.

Bauzeit/Stückzahl: Injection 1800 3/69 bis 7/70, Injection 2000 9/70 bis 7/74, TI 9/1977 bis 6/83 (4-Zylinder: 6569 Cabrio, 20.564 Coupé); V 6 Coupé 9/74 bis 6/1983: 5905, Cabrio 9/1974 bis 7/77: 1596.

Gruppe 2 kämpfen zusammen mit privaten, halbprivaten und werksunterstützten 504 Limousinen zum ersten Mal an der Elfenbeinküste nicht nur um Marktanteile, sondern auch um Weltmeisterpunkte. Und eigentlich sieht es diesmal wieder gut aus: Wie bisher hatte man für mehr Kühlluft nur zwei Scheinwerfer der ersten Serie und lichtstarke Zusatzscheinwerfer montiert und den Schnelltankverschluss durch den Kofferraumdeckel geführt — wenige äußerliche Retuschen, um das Fahrzeug möglichst serienmäßig erscheinen zu lassen. Dämmaterial und Rückbank mußten Überrollkäfig, Ersatzrad und Bordwerkzeug weichen, man vergrößerte den Tank, verlagerte die Batterie in den Kofferraum, verstärkte das Fahrwerk und die Aufhängungen der Vorder- und Hinterachse. Gelochtes Aluminium stabilisierte die Traverse an der Frontmaske oben und die Befestigung der Federbeine. Der mit größeren Ventilen und speziellen Nockenwellen ausgerüstete V6 atmetete durch drei Weber-Doppelvergaser; Spezialkolben erhöhten die Verdichtung. Ein erweiterter Kühler, ein zusätzlicher Ölkühler und eine zweite Lichtmaschine komplettierten die Umbaumaßnahmen.

Dennoch wird es an der Elfenbeinküste noch einmal brenzlich. Gefährlich werden den 220 km/h-Coupés diesmal nicht die Datsun- und Mitsubishi-Abordnungen, auch nicht die Fiat 131 Abarth und die 16-Ventil-Ascona, sondern eine neue Konkurrenz aus dem eigenen Land: Zwei kleine Werks-Renault 5 sitzen den Löwen-Coupés wie lästige Läuse im Pelz. Ihre 135 PS bei nur 820 kg Leergewicht können die Alpine-5er allerdings nicht optimal ausspielen, da der Bandama-Rallye diesmal die typischen Regengüsse fehlen. So endet das Sportjahr 1978 für die Peugeot-Coupés mit einem weiteren Erfolg nach der Safari und gerät zum ruhmreichsten Jahr der Zweitürer: Die V6 landen auf Platz eins, zwei, vier und acht. Den R 5 bleiben nur die Ränge drei und fünf.

Warum Peugeot Coupé und Cabrio ab Herbst 1977 wieder mit dem altbekannten, wenn auch auf 106 PS getrimmten Zweiliter-Motor (wieder mit 56-Liter-Tank und Einrohrauspuff) ausrüstet, bleibt unverständlich, auch wenn dies Motorjournalisten gar nicht beklagen: „Bei näherer Bekanntschaft mit dem 504 Cabrio vermißt man den Sechszylinder nämlich keineswegs.“ Warum Peugeot das große Triebwerk im Coupé dennoch wahlweise anbietet, ist klar: Der Sechszylinder soll in Busch und Savanne Afrikas mit Siegen für die Franzosen werben. In ziviler Ausführung mobilisiert der V6 mit einer K-Jetronic Benzin-Einspritzanlage von Bosch nun 144 PS, die über die bekannte Dreigang-Automatik oder ein neues Fünfganggetriebe an die Hinterräder weitergegeben werden. Auch



Die Clubs

Peugeot 504 Coupé- und Cabrio-Club e.V., Dr. Ingmar Ingenegeren, Gladbeckerstraße 223a, 4250 Bottrop, Tel. 02041/96221, Fax 02041/93974.

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

Pininfarina Liebhaber Club Deutschland, Hans-Jürgen Gerlach, Im Steg 49, 6802 Ladenburg, Tel. 06203/15693.

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

Amicale Peugeot Autriche, Peugeot Talbot Austria, Diefenbachgasse 35, A-1150 Wien, Tel. 0043(0)222/8919960, Fax 0043(0)222/8919979.

wenn der Sechszylinder durch diese Maßnahmen sparsamer geworden war, mochte die Verkleinerung des Tankvolumens auf 60 Liter etwas übertrieben erscheinen. Äußerlich markieren den 80er Jahrgang nur feine Differenzen, etwa die TRX-Reifen auf Stahlfelgen für das Coupé, das neue Lenkrad oder die jetzt nach außen gewölbte Motorhaube.

Prestige-Duell der Luxuswagen im Urwald: 1979 läßt Mercedes-Benz je drei 450 SLC 5.0 und 280 E Limousinen rennen; die Automatik-Coupés mit über 300 PS wiegen mit einem Einsatzgewicht von 1650 kg trotz Klimaanlage kaum mehr als die im Vorjahr siegreichen 504 V6. Ein Kneifen bei der Safari kommt für Peugeot jedoch nicht in Frage, denn aus langer Erfahrung weiß man: Der Start kostet zwar zehnmal soviel wie eine normale Rallye, bringt aber 20mal soviel Publicity wie andere Weltmeisterschaftsläufe. Aber wenn sich zwei streiten, freut sich oft der dritte: Zwar bringt





Edel: Serienmäßige Alu-Felgen für das V6-Coupé ab 8/1980.



Facelift Herbst 1974: Noch Chrom, schon breite Rückleuchten.

Daimler vier der sechs Werkswagen ins Ziel, muß sich aber mit den Plätzen zwei, vier, sechs und elf begnügen. Diesmal dominiert Datsun, und Peugeot erreicht mit vier Werks-Coupés gerade mal eben den 12. Rang — der Millioneneinsatz bleibt im Schlamm stecken. Auch bei der Bandama-Fahrt ein halbes Jahr später muß Peugeot eine deftige Niederlage hinnehmen — diesmal gegen den neuen Angstgegner Mercedes. Mit einem Vierfachsieg deklassiert Untertürkheim die Konkurrenz, die vor allem mit Ausfällen von sich reden macht: Für Peugeot trudelt nur Lokalheld Ambrosius als sechster und drittletzter ins Ziel. Da haben den Franzosen auch die importierten 22 Tonnen Material und die 86 Service-Fahrzeuge wenig genützt. Die Safari 1980 ließen die Franzosen dann gleich sausen; aber auch bei der Bandama gab es für die V6-Coupés wenig zu holen: Hinter zwei 500 SLC reicht es nur zu Platz drei und acht. Sollte es nach den großen Erfolgen nur zu einem eher mäßigen Rallye-Ausklang für die Peugeot-Coupés reichen? Das zivile Leben verhalf den Löwen-Zweitürern in den letzten Jahren zu nur noch wenigen, wenn auch optisch prägnanten Veränderungen: Breite Kunststoff-Stoßstangen ersetzen im Herbst 1979 die zier-

lichen Edelstahl-Vorgänger, schwarzlackiert oder bei Metallic in Wagenfarbe; die Passagiere in der zweiten Reihe konnten sich nun anschnallen, der Fahrer schaltete auch im Vierzylinder serienmäßig mit fünf Gangstufen und blickte auf Holzfurnier. Das Jahr darauf montieren die Franzosen beim V6-Coupé die TRX-Reifen auf Leichtmetallfel-

gen. Das letzte Produktionsjahr bis Juni 1983 liefen die 504-Derivate mit einem Armaturenbrett mit fünf großen Instrumenten aus — ein Detail, das von Pininfarina geplanter, aber nur in drei Exemplaren realisierter-Luxus-Version noch in die Serie einfloß.

Vierfachsieg für Datsun — Safari 1981:



Wichtige Plastikstoßstangen prägen das Gesicht der 504-Zweitürer ab Ende 1979.



Schöner Wohnen: Im allerletzten Baujahr hatte Pininfarina ...



... gleich fünf Rundinstrumente ins Armaturenbrett gruppiert.

Auch im letzten Jahr seiner Rallye-Werks-einsätze bringt das V6-Coupé den Franzosen kein Glück mehr. Wenn auch größere Ventile dem Motor nun zu fast 250 PS verhelfen, so wird immer deutlicher, daß das Wechseln des strapazierten Antriebsstranges bei den Coupés einfach zu lang dauert — simple Japan-Mechanik schafft's schneller: Drei V6 fallen wegen Kupplungsschadens aus, einer erreicht den sechsten Platz. Mäßiger Erfolg auch bei der Bandama-Rallye im Oktober — es reicht nur zu den Plätzen fünf, sechs und acht. Aber 1981 testet

Peugeot bereits als Gruppe-B-Entwicklung einen 305 mit V6-Frontmotor, derweil der kleine Talbot-Lotus weltweit Punkt für Punkt sammelt, um für den PSA-Konzern die Weltmeisterschaft zu gewinnen. Bis dahin hatten die Peugeot-Strategen primär ihren

afrikanischen Hausmarkt im Visier: Außer auf die Safari- und Bandama-Rallye hetzen sie die prächtigen 504-Löwen auch in Äthiopien, Madagaskar, Marokko, Südafrika, Tansania und Zaire auf nationale Rallyes. Mit Gebrüll. *Walter Heil*

Die Bücher

Alle Peugeot Automobile 1890-1990 von Wolfgang Schmarbeck. 304 S., 425 sw Abb., DM 69. ISBN 3-613-01351-7.

Das Abenteuer Peugeot von Jean-Paul Caracalla. 160 S., ca 300 sw. u. farb. Abb. Editions Denoël, Paris. ISBN 2-207-23822-9.

Road & Track on Peugeot 1955-86. 100 S., zahlr. Abb., engl. Text, DM 34. ISBN 0-948207-99-x.

Peugeot 504 (alle 4-Zyl. ohne Diesel), Jetzt helfe ich mir selbst Bd. 53, Motorbuch Verlag, DM 28.

Peugeot 504 (petrol) 1968-1982 — All models, 1796cc, 1971cc. Engl. Text, DM 58. ISBN 1-85010-090-x.



504 Cabriolet + Coupé, Vierfarbprospekt, Ausgabe 1980, 16 S., DM 35. WK-Verlag, Bad Salzuffen.

Volant. Zeitschrift des Peugeot 504 Coupé/Cabrio Clubs. DM 5.

Veröffentlichungen aus deutschsprachigen Fachzeitschriften. Kopien, komplett zu einem Heft zusammengebunden oder einzeln, Preis nach Umfang. Classic Data GmbH, Behringhauser Str. 23a, 4620 Castrop-Rauxel, Tel. 02305/29011.

Quelle: Schröder & Weise Datenbank-Service



Gag am Rande: In Wagenfarbe glänzten die Rammschilde nur bei Metallic-Lack.



Geradezu zierlich und grazil wirkt dagegen der Chromschmuck der frühen Jahre.



Vorletzte Variante: Noch drei Rundinstrumente, aber bereits in Holz gebettet.