

Motor Klassik

Das aktuelle Magazin für alle Freunde klassischer Automobile

Auf in den Frühling
Bringt Eure Klassiker
in Schwung!



Porsche 904 GTS

— Butzis heiße
Plastik-Rakete

Rostschutz
im Langzeit-Test

Sensation nach
drei Jahren:
der neue Sieger!



Es gibt nur sehr wenige Autos, die in ihren Karosserieformen zeitlose Eleganz widerspiegeln und die auch nach Jahren noch nicht unmodern aussehen. Das ist kein Wunder. Schließlich richten sich die Auto-Designer entweder nach dem gerade vorherrschenden Geschmack, oder sie gehen in der Gestaltung gänzlich neue Wege, die heute vielleicht fremd und morgen aktuell und auch schon wieder vergessen sind. Der bescheidene Weg der graziösen Schlichtheit gibt dagegen die Sicherheit, nicht gegen die allgemeingültigen Regeln des Geschmacks zu verstoßen – aber gleichzeitig Gefahr zu laufen, als Langweiler abgestempelt zu werden.

Eines der wenigen Fahrzeuge, dem es gleichzeitig gelungen ist, mit schlichter Eleganz die Bewunderung der Betrachter auf sich zu ziehen und sich trotz dezenter Gestaltung nicht zum Bleichgesicht, sondern zum ausdrucksstarken Typ zu profilieren, stammt aus Frankreich, hat seine Wurzeln aber in Italien – dem Land der herrlichen Karosserien, der famosen Sportwagen und der luftigen Cabrios. Aus einer über Jahre gewachsenen Zusammenarbeit zwischen Peugeot und Pininfarina entstand Ende der 60er Jahre auf Basis der viertürigen Limousine des Peugeot 504 eine Coupé- und eine Cabrio-Variante. Beide entstammen aus den kreativen Designbüros von Sergio Pininfarina, und unter ihrem italienisch gestylten Kleid verbirgt sie keine Nouvelle Cuisine, sondern französische Hausmannskost – zuverlässige und leicht zu wartende Technik aus der 504-Limousine.

Auf den ersten Blick offenbart das Peugeot 504 Cabrio nichts, an dem das Auge mit sofortiger Wirkung und heller Begeisterung hängenbleiben könnte – so zu-

rückhaltend präsentiert sich die geradlinig und langgestreckt gezeichnete Karosserie. Der in den 60ern berühmt gewordene seitliche Hüftschwung ist nur noch auf eine leichte Andeutung zusammengeschrumpft, glatte Flächen und geringer Chrombehang ergänzen den Eindruck des Cabrios. Bei solchen Charakterzügen braucht das Peugeot-Cabrio keine kraftstrotzende Antriebstechnik, sondern kann sehr wohl mit der bodenständigen Großserientechnik leben – sei es mit dem konstruktiv von 1962 stammenden Vierzylinder oder dem ab 1975 verwendeten, in Sachen Laufkultur eher durchschnittlichen V 6-Motor mit zunächst 136, später 144 PS.

Für die Frühlings-Tour genügt die Vierzylinder-Version vollauf. Mit einem leichten Summen nimmt beim Einschalten der Zündung die mechanische Hochdruck-Einspritzanlage ihren Dienst auf und versorgt den Motor mit der geforderten Men-

ge Kraftstoff. Im Standgas ist neben dem dumpfen Brummeln des Vierers ein leichtes Tickern der Einspritzanlage zu vernehmen. Wie in einem Uhrengeschäft tut es da vorne unter der Haube, und man kann sich in Gedanken vorstellen, wie da viele kleine Männchen an winzigen Hebelchen schufteln, um das Benzin in die Brennräume zu befördern. Sobald sich der Peugeot in Bewegung setzt, wird das fleißige Treiben jedoch übertönt. Jetzt dominiert eine Geräuschkulisse, die schon von früheren Peugeot-Modellen bekannt ist und sich kaum verändert hat. Der mittig auf dem Getriebetunnel angeordnete Schalthebel – bei Peugeot stirbt die traditionelle Lenkradschaltung in den 70ern – läßt sich leichtgängig bewegen, beim Beschleunigen legt der Einspritzer ein kultiviertes Verhalten an den Tag.

FÜR GOURMETS

Präsentation: Peugeot 504 Cabrio.

Von Ulrich Bethscheider-Kieser (Text)
und H. P. Seufert (Fotos).



Als französisch-italienische Koproduktion entstand das von Pininfarina gestaltete Peugeot 504 Cabrio. Dezentere Formen bestimmen die Linie des 2+2-Sitzers, der ab 1982 mit Plastikstoßstangen statt der bisherigen, optisch attraktiveren Chromstoßstangen ausgeliefert wurde.

Die Sitzposition ist im Cabrio für Peugeot-Verhältnisse ungewöhnlich tief, und so erscheinen aus der Fahrerperspektive die Karosserie-Dimensionen umso größer. Jedoch nach oben und über die Schulter ist der Blick grenzenlos: kein störender Überrollbügel, und kein störender Verdeckwulst am Heck.

Mit 4,36 Metern ist der 504 für eine Cabrio recht lang geraten, doch das hat seinen Grund. Die italienisch-französische Koproduktion bietet ihren Fahrern nicht nur vorn zwei Sitze, sondern auch zwei Notsitze im Fond. Damit kann die sonn-tägliche Cabrio-Frühlingstour zum gemeinsamen Familienausflug werden, zur Not können auch mal Erwachsene hinten einsteigen. Und in dem ausreichend

großen Kofferraum lassen sich gleich mehrere Picknickkörbe für die erste Frühlingstour unterbringen. Um diese braucht sich der Chauffeur während der Fahrt keine Sorgen zu machen, denn das Cabrio animiert zum gemütlichen Flanieren ohne Hektik, und das gutmütige und ausreichend komfortable Fahrwerk macht den Peugeot fast zur Sänfte.

Das 504 Cabrio hat seine eigene Philosophie. Es will nicht auffallen, nicht unbedingt schnell sein, den Passagieren angenehmes Reisen ermöglichen. Aber ge-

rade damit bietet es ungestörtes Offenfahen. Der Fahrgeuß ist zweifelsohne da, und er wird bestimmt durch die leichte Bedienung, durch geringen Kraftaufwand für Pedale, Hebel und Lenkrad. Mit seinem gutmütigen Fahrverhalten, dem leicht untersteuernd bis neutral ausgelegten Fahrwerk fordert es dazu auf, weniger das aktive Fahren zu genießen, als vielmehr das, was bei einer Offentour passiv zu erleben ist: Die Lüfte und Düfte des Frühlings, die milden Sonnenstrahlen und die frisch ergrünte Natur. ▷



Daten & Fakten & Quellen

Motor: Vierzylinder-Reihenmotor, Hubraum 1971 cm³, Verdichtung 8,8:1, Leistung 106 PS bei 5200/min.

Karosserie/Fahrwerk: selbsttragende Ganzstahlkarosserie, vorn Einzelradaufhängung an Querlenkern und McPherson-Federbeinen, hinten Einzelradaufhängung an Längslenkern und Schraubenfedern; Zahnstangenlenkung mit Servounterstützung; vorn und hinten Scheibenbremsen; Felgen 5,5 J 14, Reifen 175 HR 14.

Maße & Gewichte: Radstand/Länge 2550/4360 mm, Breite/Höhe 1700/1350 mm, Spur vorn/hinten 1490/1430 mm, Leergewicht 1200 kg.

Fahrleistungen*: Höchstgeschwindigkeit 183,7 km/h, Beschleunigung 0-100 km/h 11,1 s.

Bauzeit: 1969 bis 1983.

Stückzahl: 8185 (inkl. V 6-Cabrios).

Der Club:

- Peugeot 504 Coupé/Cabrio-Club, Ludwig Biewen, An der Rundwies 43, 5511 Ayl, Telefon 06581/14 52.

Preisspanne:** 10 000 bis 30 000 Mark.

*Messwerte „auto motor und sport“

**Umfaßt die Zustandsnoten 4 bis 2.

Zur Not könne auch vier Personen im Peugeot mitfahren, und unter die Kofferraumhaube passen gleich mehrere Picknickkörbe für die erste Frühlingsausfahrt. Über der Vorderachse sitzt entweder ein V6- oder ein Vierzylinder-Motor (Foto rechts) mit mechanischer Einspritzung von Kugelfischer, der in Leistung und Laufkultur überzeugt.



Kategorie bis 35 000 Mark

Glas 1700 GT Cabrio

Bauzeit: 1965-1967.

Daten: 4 Zylinder, 1682 cm³, 100 PS bei 5500/min, Höchstgeschwindigkeit 180 km/h.

Kurzcharakteristik: entspricht im Prinzip dem ab 1964 gebauten 1300er; von beiden Version entstanden zusammen lediglich 363 Exemplare; schlechte Verfügbarkeit.

Preisspanne*: 10 000-35 000 Mark.

Honda S 800

Bauzeit: 1966 bis 1970.

Daten: 4 Zylinder, 791 cm³, 67 PS bei 7570/min, Höchstgeschwindigkeit 162 km/h.

Kurzcharakteristik: exotischer Roadster mit aufwendiger Motortechnik (zwei obenliegende Nockenwellen), besonders drehzahlfest und temperamentvoll; befriedigende Verfügbarkeit.

Preisspanne*: 8000-27 000 Mark.

Triumph TR 6

Bauzeit: 1969-1975.

Daten: 6 Zylinder, 2498 cm³, 143 PS bei 5500/min, Höchstgeschwindigkeit 190 km/h.

Kurzcharakteristik: formal von Karmann geglätteter TR 5 mit zunächst vergleichbarer Charakteristik; ab 1972 wegen Anpassung an schärfere Abgasgesetze 127 PS bei 5000/min; sehr gute Verfügbarkeit.

Preisspanne*: 10 000-26 000 Mark.

Alfa Romeo Duetto

Bauzeit: 1966-1970.

Daten: 4 Zylinder, 1570 cm³, 109 PS bei 6000/min, Höchstgeschwindigkeit 185 km/h.

Kurzcharakteristik: Nachfolger der Giulia Spider, gänzlich neue Karosserie, die in ähnlicher Form bis heute existiert; ab 1968 Motoren mit 1300 und 1750 cm³ Hubraum lieferbar; befriedigende Verfügbarkeit.

Preisspanne*: 9000-27 000 Mark.

BMW Dixi

Bauzeit: 1929-1932.

Daten: 4 Zylinder, 748,5 cm³, 15 PS bei 3000/min, Höchstgeschwindigkeit 75 km/h.

Kurzcharakteristik: Von BMW nach dem Kauf der Dixi-Werke weiterproduziertes Modell, zunächst als DA 1, dann DA 2 (Vierradbremse und breiterer Aufbau) und schließlich als DA 4 mit vorderer Schwingachse; mäßige Verfügbarkeit;

Preisspanne*: 6000-26 000 Mark.

* umfaßt die Zustandsnoten 4 bis 2

