

peugeot504.info

EUROPAS GRÖSSTE OLDTIMER-ZEITSCHRIFT

Heft 3 · März 1990

Lit. 5000,- · sFr. 4,80 · öS. 38,-

1Y1281E

DM 4,80

# MARKT



*Klassische Automobile  
und Motorräder*

*Tips und Technik:  
Leichtmetallfelgen*

*Kaufberatung: VW K 70*

*Heute gefahren:  
Norton Manx*



Neander: eine Restauration ohne Kompromisse



Opel Kapitän 2,6: erfolgreich in der Oberklasse



*Peugeot 504 Coupé und Cabrio*

# Geheimnummer?

## Peugeot 504 Coupé und Cabriolet

Im Gegensatz zur sehr beliebten Peugeot 504 Limousine, die sich fast dreimillionenmal verkaufte, blieben die 504-Zweitürer stets ein Geheimtip, eine Geheimnummer: Während ihrer langen Produktionszeit entschieden sich nur rund 35.000 Kunden für diese eleganten Autos. Wir haben zu ermitteln versucht, warum dies so war.

„Wenn es für potentielle Käufer ebenso schwierig ist, zu einem Peugeot Cabriolet zu kommen wie für auto, motor und sport, dann ist die geringe Verbreitung dieses Autos leicht verständlich“, schrieb Gert Hack im Juli 1982 anlässlich eines Testberichts. Um dann fortzufahren: „Aber auch sonst tut die französische Firma alles, um eines der wenigen attraktiven Modelle in der mittlerweile recht angestaubten Peugeot-Palette der Öffentlichkeit vorzuenthalten. Sogar auf der letzten IAA in Frankfurt suchte man vergebens nach dem wohlgestylten Cabriolet...“

Es mag was dran gewesen sein an diesem ironisch-originellen Erklärungsversuch; gab es die (noch immer) eleganten 504-



PEUGEOT

Zweitürer doch damals schon einige Jährchen, und der französische Hersteller dachte intensiv über den Zeitpunkt ihrer Produktionseinstellung nach. Verständlich vielleicht, daß man unter solchen Voraussetzungen den Verkauf nicht mehr groß forcierte.

Im Frühjahr 1969 hatte das natürlich anders ausgesehen. Da wollte man nicht nur

bauen, sondern auch verkaufen — und dazu gehörte, daß man ausstellte. Erstmals tat man das auf dem Genfer Salon, wo 504 Cabrio und Coupé debütierten. Daß Peugeot sportliche Ableitungen von der viertürigen 504-Limousine lancierte, erstaunte keinen; schließlich gehörten entsprechende Schöpfungen schon zur Tradition — und auf Tradition legte man Wert bei Peugeot. Ebensov wenig erstaunte, daß wiederum Pininfarina für den Zuschnitt der Blechkleider gesorgt hatte, denn der italienische Designer war längst zum Hausschneider der Franzosen avanciert.



Die Doppelscheinwerfer zeigen es: ein frühes Coupé, aufgenommen vor eleganter Kulisse.

**PEUGEOT**



Eine Meisterleistung: Mit der Linienführung der 504-Zweitürer gelang Pininfarina ein großer Wurf. Besonders eindrucksvoll war und ist das sportlich-elegante Coupé.



PEUGEOT

So gefielen hauptsächlich zwei Dinge: daß die Zweitürer bereits ein halbes Jahr nach Vorstellung der Limousine gezeigt wurden und daß sie über eine besonders gelungene Linienführung verfügten. Das Haus Pininfarina, das Autoliebhabern viele hinreißende Schöpfungen beschert hatte, durfte auf die Peugeot-Zweitürer stolz sein: Nicht spektakuläre Aggressivität war Trumpf, sondern schlichte, fast schon zurückhaltende Eleganz. Kein Wunder, daß die harmonisch geformten Autos, die bei aller Eigenständigkeit der Linienführung sofort als Peugeots identifiziert werden konnten, selbst am Ende ihrer Laufbahn attraktiv und modern wirkten.

Pininfarina hatte den selbsttragend ausgelegten Aufbau aber nicht nur in Form ge-

bracht, sondern sorgte außerdem für seine Fertigung: Die kompletten Rohkarosserien entstanden in Grugliasco nahe Turin, von wo sie ins französische Sochaux zur Endmontage geschickt wurden. Das hieß, daß sie dort mit der nahezu unmodifizierten Limousinenmechanik bestückt wurden — auch hier blieb der französische Hersteller seiner bisherigen Praxis treu. Folglich präsentierten sich die zweitürigen 504-Modelle als eher konservative Konstruktionen, die freilich mit einigen fortschrittlichen Zutaten aufwarteten.

So trieb (anders als beim avantgardistischen 204) der längs eingebaute Frontmo-

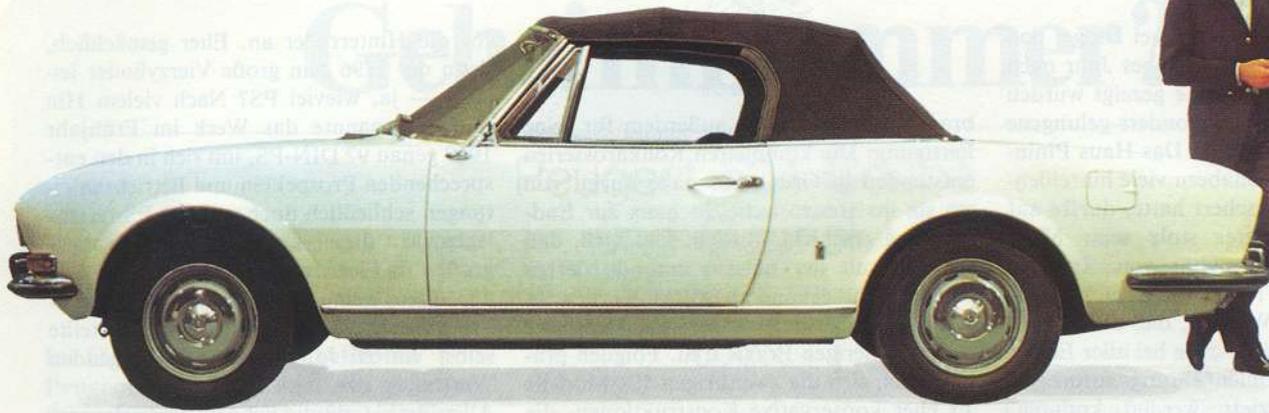
tor die Hinterräder an. Eher gemächlich, denn der 1796 ccm große Vierzylinder leistete — ja, wieviel PS? Nach vielem Hin und Her nannte das Werk im Frühjahr 1969 genau 97 DIN-PS, um sich in den entsprechenden Prospekten und Betriebsanleitungen schließlich doch auf 101 PS festzulegen. Mit dieser Leistung rissen die recht großen und leer immerhin 1220 kg wiegenden Autos keine Bäume aus: Eine Höchstgeschwindigkeit von gut 170 km/h stellte selbst vor 20 Jahren keinen aufregenden Wert mehr dar.

Allerdings stand die Schnelligkeit selten im Vordergrund bei Peugeot. Wichtiger erschien dem französischen Hersteller Komfort, Geräumigkeit in Verbindung mit ausgewogenen Fahreigenschaften — Dinge also, die bei den hier vorgestellten 504-Versionen erneut umgesetzt wurden. So wollten die beiden Neuschöpfungen denn auch keine Sportwagen sein, sondern eher gediegene, gut motorisierte Reise-

wagen. Diese Charakteristik wurde von dem betagten, aus dem 404-Motor entwickelten oh-Vierzylinder maßgeblich geprägt. Die besonderen Merkmale dieses robusten Aggregats waren die nassen Zylinderlaufbüchsen, die fünffach gelagerte Kurbelwelle sowie der Leichtmetall-Zylinderkopf. Und natür-

„Das 504 Coupé erfüllt alle Ihre Wünsche in bezug auf Eleganz, Styling und Komfort“, versprach der Prospekt.





lich die mechanische Benzineinspritzung von Kugelfischer, die für eine erhebliche Leistungsspritze gegenüber dem (für die Zweitürer nicht lieferbaren) Vergasermotor sorgte.

Aufwendig das Fahrwerk mit McPherson-Vorderachse und einer sorgfältig konstruierten Schräglenker-Hinterachse. Anders als beim unmodifiziert aus dem 504 Injection übernommenen Motor hatten die Peugeot-Ingenieure hier eine etwas straffe-

tigen, und beim Öffnen der Türen warnte ein rotes Lämpchen in den Türseiten den nachfolgenden Verkehr.

Bis hierher ließen sich keine Unterschiede zwischen dem Coupé und dem Cabrio entdecken: Abgesehen vom unterschiedlichen Dachaufbau waren beide Versionen absolut identisch. So dürfte die prinzipielle Frage „Offen oder geschlossen?“ meist schnell und eindeutig beantwortet gewesen sein: Frischluftfanatiker werden für das Cabrio-



Mit heruntergeklapptem Verdeck durch winterliche Landschaft: So demonstrierte Peugeot den Anspruch, Cabrios für den Ganzjahresbetrieb zu bauen.



Im Coupé ließen sich vier Erwachsene gut, im Cabrio allerdings wesentlich schlechter unterbringen. Vor allem galt dies bei geschlossenem Verdeck.

## PEUGEOT

re Auslegung verwirklicht und den Zweitürern obendrein eine breitere hintere Spur spendiert. Ein bißchen Sportlichkeit sollte schließlich schon sein — was auch der um 190 mm geringere Radstand verdeutlichte. Dazu paßten die Scheibenbremsen rundum, die Zahnstangenlenkung und das mittels eines kurzen Knüppels zu schaltende Vierganggetriebe (mit gegenüber der Limousine leicht korrigierter Abstufung).

Ähnlich dezent wie Coupé und Cabriolet von außen wirkten — Stoßstangen und Fensterrahmen bestanden übrigens aus Edelstahl — ging es im Innenraum zu. Da gab es ein schlichtes Armaturenbrett mit üppiger Mittelkonsole, ein sportlich-elegantes, sehr flach stehendes Zweispeichen-Lenkrad und drei große Rundinstrumente — aber keinen Drehzahlmesser! Dafür ließen sich die Seitenscheiben elektrisch betä-

let gestimmt haben. Sie bekamen für ihr Geld ein ebenso komfortables wie geräumiges Auto, das — vor allem mit heruntergeklapptem Verdeck — auch mal vier Personen Platz bot. Daß sich besagtes Verdeck einfach und schnell bedienen ließ und den Innenraum erstaunlich dicht hielt, dürfte ebenfalls positiv vermerkt worden sein. Ob die kunstlederbezogenen Polster auf ähnlich viel Sympathie stießen, scheint fraglich. Ausgesprochen glatt und rutschig, präsentierten sie sich im Winter kalt und im Sommer heiß. Ihr einziger Pluspunkt: Sie waren robust.

Da saß die Coupé-Besatzung schon besser. Das galt vor allem für die Hinterbänker,

denn im Gegensatz zum 2+2sitzigen Cabrio entpuppte sich das Coupé dank größerer Kopffreiheit als beinahe vollwertiger Viersitzer. Und offerierte außerdem mit edlem Velours bezogenes Gestühl. Wahlweise in Blau oder Beige lieferbar, paßte sich der Teppichboden farblich der Polsterung an — nicht aber Tür- und Seitenverkleidung, die ausschließlich in schwarzem Kunstleder geliefert wurden. Wodurch das Interieur immer ein wenig so aussah, als hätte man nachträglich andere Sitze montiert.

Wer glaubte, hier seinen Traumwagen gefunden zu haben, und nun kaufen wollte, mußte tief in die Tasche greifen — für die



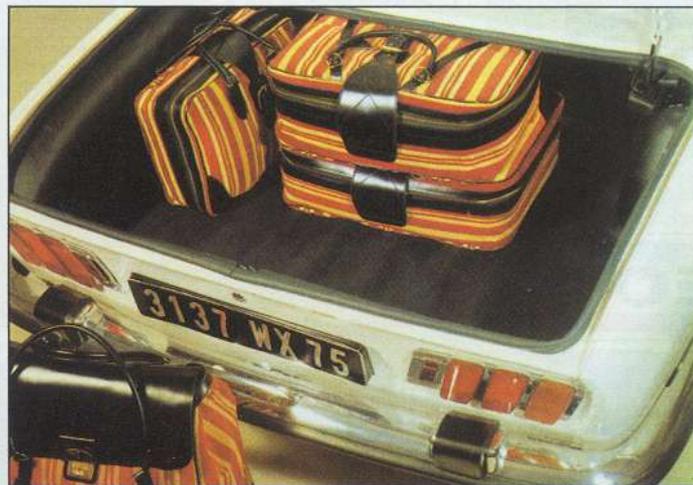
Machte offen und geschlossen eine wirklich gute Figur: das Cabriolet. Fahrkomfort auf hohem Niveau und ein einfach zu bedienendes Verdeck zählten zu den Vorzügen dieser Version.



Komfortabel: Die elektrische Fensterheber zählten zur Serienausstattung.



Dezent-elegant und sogar gegen Rost gefeit: Fenster-rahmen aus Edelstahl.



Der recht flache, aber trotzdem geräumige Kofferraum von Coupé und Cabrio. Das Ersatzrad war von außen zugänglich.

geschlossene Version tiefer als für die offene: 1970 kostete bei uns das Coupé DM 17.700,-, und damit DM 700,- mehr als das Cabriolet. Das waren dicke Brocken, denn einen sechszylindrigen Mercedes 250 C (al-

les andere als ein billiges Auto) bekam man für ein paar Hunderter, einen Opel Commodore GS/E Coupé gar für ein paar Tausender weniger. Bei der offenen 504-Konkurrenz sah es etwas anders aus, denn Fahrzeuge wie das 504 Cabrio waren schon damals Mangelware. Trotzdem dürfte ein Alfa Romeo 1750 Spider — selbst wenn es sich dabei um einen reinrassigen Sportwagen handelte — dem offenen Peugeot das Autoleben schwermgemacht haben. Immerhin bot der Italiener für DM 14.750,- einen Doppelnockenwellen-Motor mit 113 PS und Fünfganggetriebe.

Peugeot tat also gut daran, seine beiden Schützlinge kontinuierlich zu verfeinern. Was auch geschah. So profitierte die gesamte 504-Baureihe ab 1971 von einem auf 2 Liter vergrößerten Motor, der nun 104 PS bei 5600 Touren lieferte. Wichtiger als der Zuwachs von 3 PS war das von 13,5 mkg auf 16,9 mkg (bei jeweils 3000 U/min) gestiegene Drehmoment, das für noch mehr Elastizität im unteren Drehzahlbereich sorgte. Was sehr wünschenswert erschien, denn mit Einführung des größeren Triebwerks konnte für die 504-Zweitürer eine Dreigangautomatik von ZF geliefert werden — zum Aufpreis von DM 1050,-.

Kleine Retuschen fanden sich im Innenraum. So informierte das rechte der drei Rundinstrumente nun über die Drehzahl und nicht mehr über die Uhrzeit, außerdem präsentierte sich die Blende, in der die drei Instrumente eingelassen waren, nicht mehr silbern, sondern schwarz. Ein rechteckiger Zeitmesser (auf den Coupé- und Cabrio-fahrer auch künftig nicht verzichten mußten) saß jetzt in der Mitte der Armaturentafel.

Vor allem durch den 2-Liter-Motor hatten die Autos gewonnen — was den französischen Hersteller veranlaßte, in den kommenden drei Jahren nur so unbedeutende Details wie die Mittelkonsole oder das Belüftungsgitter auf der Motorhaube leicht zu ändern.

Erst 1974 gab es wieder tiefgreifende Änderungen zu vermelden, die das neue Peugeot-Flaggschiff, der 604, ermöglichte. Dieses Auto wurde von jenem V6-Motor angetrieben, den Peugeot, Renault und Volvo in einem großangelegten Joint-venture entwickelt hatten. In Douvrin bei

Renault gebaut, trieb dieser PRV- oder Euro-Motor die Oberklasse-Autos der drei Konzerne an — bis eben Peugeot auf die Idee kam, ihn in die 504-Zweitürer zu pflanzen.

Dort war das Leichtmetall-Triebwerk, das 136 PS leistete und bei 3500 U/min ein maximales Drehmoment von 21,1 mkg abliefern konnte, tatsächlich bestens aufgehoben. Extrem kurzhubig ausgelegt und mit je einer obenliegenden Nockenwelle pro Zylinderreihe versehen, repräsentierte der V6 modernsten Motorenbau, was sich obendrein durch die Verwendung einer kontaktlosen Zündanlage ausdrückte — wengleich die Gemischaufbereitung beim Peugeot zwei Solex-Vergaser übernahmen. Damit ausge-

rüstet, lief ein von der Schweizer Automobil Revue getestetes 504 Cabrio eine Höchstgeschwindigkeit von 186 km/h und sprintete von 0 auf 100 km/h in 10,3 Sekunden — angemessene Werte, die am 1. Juli 1976 veröffentlicht wurden.

Konsequenterweise hatte Peugeot die Antriebseinheit wie das Fahrwerk der höheren Motorleistung angepaßt, ebenso die Bremsanlage, wo jetzt an der Vorderachse innenbelüftete Scheiben bereitstanden. Eine Servolenkung und ein auf 84 Liter vergrößerter Benzintank komplettierten die wichtigsten technischen Modifikationen.

Die optischen Retuschen hielten sich dagegen in Grenzen. Ein umgestalteter Kühlergrill, unter je einem gemeinsamen Glas zu-



Generationswechsel:  
Peugeot 504 Coupé V6 TI —  
so jedenfalls lautete die  
offizielle Bezeichnung.

Sechszylinder-Coupé mit  
(nicht serienmäßigen)  
Leichtmetallfelgen.



**PEUGEOT**



sammengefaßte Doppelscheinwerfer, neue, größere Heckleuchten sowie andere Stoßstangen ließen die Autos moderner erscheinen, während im Innenraum Sitze mit Kopfstützen und eine jetzt wieder silberne Instrumentenblende zu verbuchen waren. Klar, daß diese Aufwertungen mit einem höheren Preis verbunden waren — und so kosteten 504 Coupé und Cabrio je DM 24.000,-. Das war zwar erheblich mehr, als für die Vorgänger angelegt werden mußte, andererseits hatte man es nun mit luxuriösen Sechszylindern zu tun. Unter diesem Gesichtspunkt schnitten die zwei Peugeot-



An der leicht retuschierten Front- und Heckpartie waren die Sechszylindermodelle zu erkennen. Ab 1977 gab's wieder das Vierzylindertriebwerk.

Modelle gut ab: Beispielsweise war der Preis des bereits erwähnten Mercedes 250 C mittlerweile auf DM 24.600,- geklettert; ein



Auch nach 1977 konnten verwöhnte Kunden den Sechszylindermotor bestellen — allerdings wurde er nur ins Coupé eingebaut.



Peugeot engagierte sich vor allem seit den fünfziger Jahren im Rallyesport, wobei vornehmlich die Limousinen eingesetzt wurden, ...

paar Jahre vorher war der Peugeot noch teurer gewesen — und hatte obendrein zwei Zylinder weniger gehabt.

Gegen einen Aufpreis von DM 1500,- konnte weiterhin eine Dreigangautomatik geliefert werden. Allerdings stammte sie jetzt von General Motors und war nur noch für das Coupé lieferbar.

Der V6-Motor bewährte sich nicht nur im Alltag, sondern auch im Motorsport. Peugeot, stets bei Rallyes aktiv und erfolgreich, hatte lange Zeit hauptsächlich 504 Limousinen werkseitig eingesetzt — obwohl das Coupé mit seinem kürzeren Radstand für derartige Aufgaben eigentlich besser gerüstet schien. Vielleicht lag das einfach daran, daß die Viertürer-Karosserien haugemacht waren und sich deshalb einfacher präparie-

ren ließen als die bei Pininfarina in Italien gefertigten Zweitürer-Aufbauten. Jetzt, mit Einführung des neuen Triebwerks, änderte sich das: Plötzlich tauchten Coupés im Rallye-Trim auf. Sie schlugen sich prächtig: Im Frühjahr 1978 belegte das Team Nicolas/Lefèbre bei der East African Safari Platz eins — und ließ dabei so starke Konkurrenz wie Porsche und Mercedes hinter sich. Der Peugeot-Erfolg wurde durch Lampinen/Liddon vervollständigt, die ein zweites dieser mindestens 225 PS starken Coupés auf Platz 5 pilotierten. Trotzdem sollte der V6 nur ein verhältnismäßig kurzes Gastspiel in Coupé und Cabrio geben: Bereits im Herbst 1977 kam wieder das altbekannte 2-Liter-Vierzylindertriebwerk zum Einsatz. Freilich hatten die Peugeot-Techniker es leicht überarbeitet und ihm — unter anderem dank eines auf 8,8:1 angehobenen Verdichtungsverhältnisses — 106 PS bei 5200 U/min entlockt. Damit lief, kaum zu glauben, aber wahr,

### Aus dem MARKT-Clubadressen-Verzeichnis\*

**Peugeot 504 Coupé + Cabrio Club**  
Ludwig Biewen, An der Rundwies 43  
D-5511 Ayl  
Tel. 06581/1452

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

**Peugeot Veteranen Club Schweiz**  
Thomas Vögeli, Hummelwald  
CH-9630 Wattwil

\* Das umfangreichste Clubadressen-Verzeichnis des deutschsprachigen Raums (über 800 Eintragungen) erscheint zweimal jährlich, und zwar im April- und im Oktober-Heft.



... bis das Coupé seine Chance erhielt und sie auch nutzte — wie Siege bei der East African Safari und der Rallye Bandama 1978 zeigten.

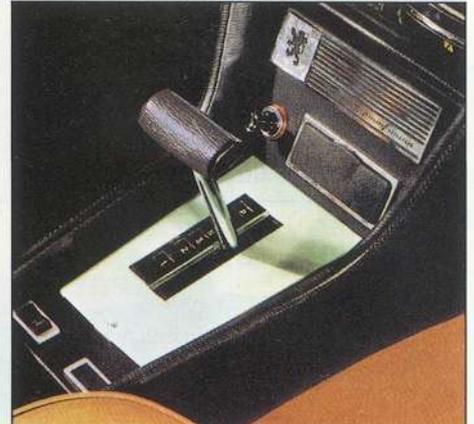
ein 1978 getestetes Cabrio knapp 184 km/h Spitze — geringfügig weniger als die 136-PS-Version!

Nicht nur unter diesem Gesichtspunkt schien die Ablösung des größeren Triebwerks richtig: „Bei näherer Bekanntschaft mit dem 504 Cabrio vermißt man den Sechszylinder nämlich keineswegs, sondern lernt den Vierzylinder sehr schnell als äußerst harmonische Motorisierung des offenen Peugeot schätzen“, schrieb auto, motor und sport am 24. Mai 1978.



Trotz der Rallye-Erfolge: Peugeot wollte die noblen Zweitürer als sportlich-elegante Reisewagen verstanden wissen — wie das oben gezeigte Foto verdeutlicht.

Ein Hintertürchen gab es: Für besonders verwöhnte Kunden konnte das mehr komfortbetonte Coupé auch nach dem Herbst 1977 mit dem V6-Motor geliefert werden — leistungsfähiger als je zuvor. Mit einer K-Jetronic Benzin-Einspritzanlage von Bosch bestückt, mobilisierte es jetzt 144 PS. Auch



Die verehrte Coupé-Kundschaft brauchte nicht zu schalten: Gegen Aufpreis gab es eine Automatik.

in Sachen Getriebe meldete Peugeot Neuigkeiten: Neben der bekannten Dreigangautomatik wurde ein manuelles Fünfganggetriebe mit langem fünftem Gang (bei leicht kürzerer Hinterachsübersetzung) angeboten. Dennoch nannte Peugeot nur eine Höchstgeschwindigkeit von 185 km/h für



**PEUGEOT**



## 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 geführten Computer-Ermittlungen. Eine Komplettübersicht aller gespeicherten Notierungen gibt es für einen Scheck über DM 18,40 bei Classic Data GmbH, Klothkamp 1, 4620 Castrop-Rauxel, Tel. 023 05 / 290 11.

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		Note 1	Note 2	Note 3	Note 4	Note 5
504 Coupé	Baujahr 1969 bis 1970	↗ DM 16.300	DM 13.400	DM 10.400	DM 5.900	DM 3.400
504 Coupé	Baujahr 1970 bis 1974	↗ DM 16.600	DM 13.600	DM 10.800	DM 6.100	DM 3.500
504 Cabriolet	Baujahr 1969 bis 1970	↗ DM 21.100	DM 17.300	DM 13.700	DM 8.300	DM 5.300
504 Cabriolet	Baujahr 1970 bis 1974	↗ DM 21.700	DM 17.800	DM 14.100	DM 8.400	DM 5.600

**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 komplettzerlegt. Größere Investitionen nötig, aber noch restaurierbar. Fehlende Teile.

das neue Coupé — gerade 6 km/h mehr als für die Vierzylinder.

Da fiel der preisliche Unterschied schon größer aus. Das 504 TI genannte Cabriolet kostete 1979 DM 28.160,-, das TI Coupé gut DM 400,- weniger. Wer sich den Luxus

von sechs Zylindern leisten wollte, mußte für das V6 Coupé DM 34.310,- hinblättern. Wollte man mit solchen Preisen schon damals — immerhin wurden die Zweitürer jetzt zehn Jahre gebaut — die Kundschaft vergraulen? Zum gleichen Zeitpunkt ver-

stoffstoßstangen dagegen erwies Peugeot seinen Zweitürern keinen Dienst.

Dafür wurde Pininfarina aktiv. Der Peugeot-Hausstylist hatte schon 1971 einen wunderschönen, Break Riviera genannten dreitürigen 504 Sportkombi auf die Räder gestellt — ein Auto, das dem Reliant GTE oder Volvo 1800 ES hätte Konkurrenz machen können. Aber an eine Serienfertigung wurde nie ernsthaft gedacht, und so blieb diese elegante Studie ein Einzelstück.

Anders verhielt es sich mit jenen drei 504 Cabrios, die um 1980 herum entstanden, al-

Auf deutschen Straßen sind Peugeot 504 Cabriolet oder Coupé kaum noch präsent.



Nicht nur der Schriftzug und das Emblem vor der A-Säule verraten es: Die Karosserieform stammt von Pininfarina.



Attraktiver? Wohl kaum. Seit 1979 schleppten Cabrio und Coupé fette Kunststoffstoßstangen mit sich herum, die sich allenfalls beim Einparken bewährten.



Sorgte für geschmeidige Kraftentfaltung: das Sechszylinder-Triebwerk. Allerdings erreichte auch der wesentlich schwächere Vierzylinder gute Leistungen.

langte Mercedes für den 230 C mit vier Zylindern DM 25.250,- und für den sechszylindrigen 280 CE DM 33.340,-, lag also unter den Peugeot-Forderungen.

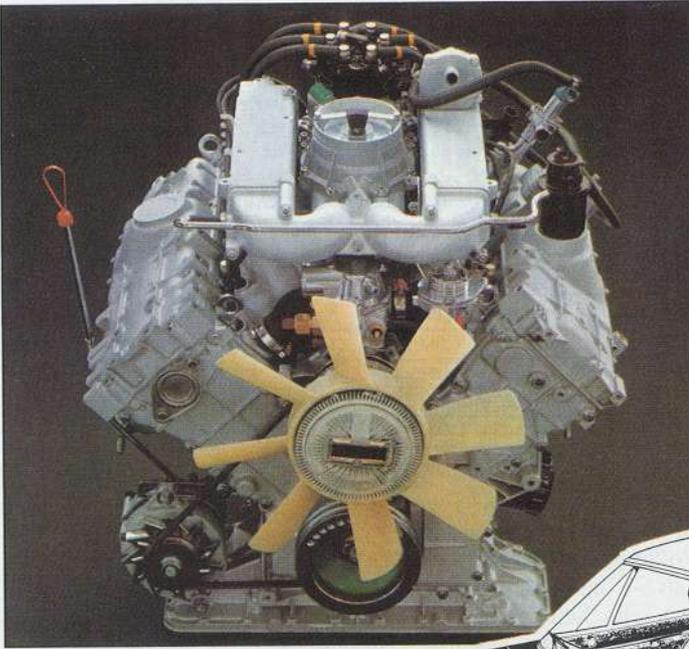
Das Jahr 1979 bescherte dem Coupé und dem Cabriolet gleich mehrere Neuerungen, die auf recht unterschiedliche Resonanz stießen. Daß man nun auch die Vierzylinder serienmäßig mit einem Fünfganggetriebe ausrüstete, kam bei den Fans gut an; ebenso, daß man den etwas tristen Innenraum durch die Verwendung von Holz furnieren freundlicher gestaltete. Mit den gleichermaßen fetten wie häßlichen Kunst-



Seltene Sonderversion: Pininfarina baute dieses besonders luxuriös ausgestattete Cabrio in einer Auflage von nur drei Exemplaren.

so etwa gleichzeitig mit Pininfarinas fünfzigjährigem Jubiläum. Sie warteten schon mit Fünfganggetriebe und den dicken Kunststoffstoßstangen auf und unterschie-

Der Sechszylinder-V-Motor wartete mit obenliegender Nockenwelle, Kurzhub-Bauweise und nassen Zylinderlaufbüchsen auf. In seiner stärksten Version leistete er im 504 Coupé 144 PS.



erwähnten drei Exemplaren. Die vielleicht in einem Punkt doch Impulse für die spätere Serienfertigung lieferten: 1982 bekamen die 504-Zweitürer ein Armaturenbrett mit fünf Instrumenten spendiert.

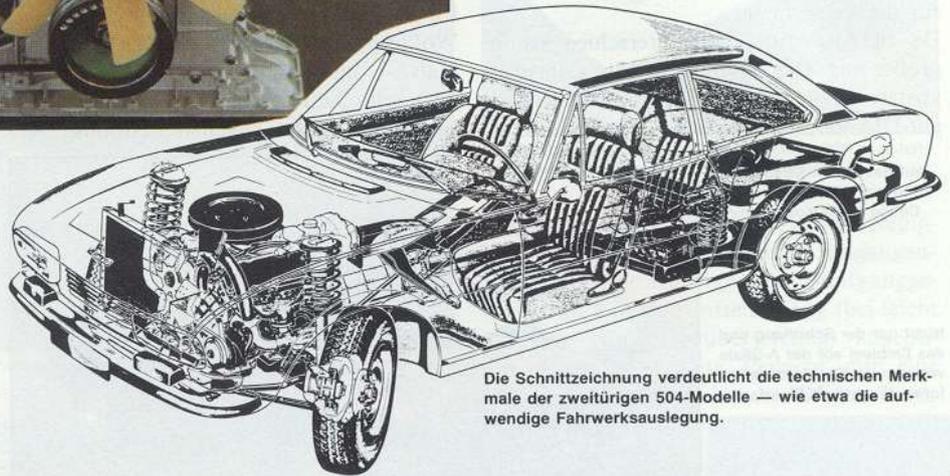
Und doch kam eineinhalb Jahre später das Aus: Im September 1983 wurde die Produktion eingestellt. Die Preise waren inzwischen auf knapp DM 34.000,- für die Vierzylinder und DM 41.000,- für das V6-Coupé geklettert.

Kein Wunder, daß diese schönen Autos Geheimnummern blieben.

Dieter Günther

den sich auch formal nicht vom Serienmodell. Dafür waren sie exquisit ausgestattet, verwöhnten ihre Passagiere mit zweifarbiger Lederpolsterung und reich bestücktem Holzarmaturenbrett: Statt drei gab es hier gleich sechs Rundinstrumente, die über weiße Zifferblätter und schwarze Zeiger verfügten. Dazu sorgte eine aufwendige, mehrschichtige Metalllackierung für die nötige Noblesse.

Leider mochte Peugeot aus Kostengründen nicht mitziehen — und so blieb es bei den



Die Schnitzzzeichnung verdeutlicht die technischen Merkmale der zweitürigen 504-Modelle — wie etwa die aufwendige Fahrwerksauslegung.

### Technische Daten: Peugeot 504 Coupé und Cabriolet

	Injection 1800	Injection 2000	TI	V 6
<b>Motor</b>	Vierzylinderviertakt-Reihenmotor; wassergekühlt; V-förmig hängende Ventile; seitliche Nockenwelle, über Kette betrieben; Leichtmetall-Zylinderkopf; fünffach gelagerte Kurbelwelle; mechanische Kugelfischer-Einspritzanlage			Sechszylinderviertakt-V-Motor; wassergekühlt; V-förmig hängende Ventile; je eine obenliegende Nockenwelle pro Zylinderreihe, über Kette betrieben; Leichtmetall-Zylinderkopf und -block; vierfach gelagerte Kurbelwelle; ein Fallstrom-Einfachvergaser Solex 34 TBIA und ein Fallstrom-Doppelvergaser Solex 35 CEEI; ab 1978: mechanische Bosch-K-Jetronic-Einspritzanlage
<b>Hubraum</b>	1796 ccm	1971 ccm		2664 ccm
<b>Bohrung x Hub</b>	84 x 81 mm	88 x 81 mm		88 x 73 mm
<b>PS bei U/min</b>	101 bei 5500	104 bei 5600	106 bei 5200	136 bei 5750; ab 1978: 144 bei 5500
<b>Maximales Drehmoment</b>	13,5 mkg bei 3000 U/min	16,9 mkg bei 3000 U/min	17 mkg bei 3000 U/min	21,1 mkg bei 3500 U/min
<b>Verdichtung</b>	8,35:1		8,8:1	8,65:1
<b>Getriebe</b>	Vollsynchronisiertes Vierganggetriebe, auf Wunsch Dreigangautomatik von ZF (für Cabrio nur bis 1974); ab 1980: Fünfganggetriebe			1974 bis 1977: Fünfganggetriebe, auf Wunsch Dreigangautomatik von GM (nur Coupé); ab 1978: Vierganggetriebe
<b>Karosserie</b>	Selbsttragend			
<b>Vorderachse</b>	Einzelradaufhängung an Querlenkern; McPherson-Federbeine; Querstabilisator			
<b>Hinterachse</b>	Einzelradaufhängung an Längslenkern; Schraubenfedern; Teleskopstoßdämpfer; Querstabilisator			
<b>Länge x Breite x Höhe</b>	Coupé: 4360 x 1700 x 1350 mm; Cabrio: 4360 x 1700 x 1360 mm			
<b>Radstand</b>	2550 mm			
<b>Gewicht</b>	1220 kg			Coupé: 1300 kg; Cabrio: 1270 kg
<b>Bauzeit</b>	1969 bis 1970	1971 bis 1974	1977 bis 1983	Coupé: 1974 bis 1983; Cabrio: 1974 bis 1977
<b>Stückzahl</b>	Coupé: 26.629; Cabrio: 8185			