

AUTO

ZEITUNG

BMW 535i



Chrysler Le Baron



Katalog

- Alle Neuheiten
- 666 Modelle
- Daten, Preise, Kosten

Alle Autos

Technik-Analyse

Alles über den neuen VW Passat

Garantie

Was taugen Hersteller-versprechen

Tests u. Fahrberichte

- Peugeot 205 GRD
- Mazda RX-7 mit Lesern
- Opel Corsa 1.5 D
- Mazda 121

Motorsport

Neues deutsches Formel 1-Team



Exklusiv

AUDI V8

Auf geheimer Testfahrt: Der neue Super-Audi

Renault 5 Campus



Lancia Thema Turbo



Austin Rover 216 Vitesse



Mitsubishi Sapporo



Citroën AX GT



Sonderteil für alle Freunde klassischer Automobile

AUTO KLASSIK

Oldie-Test: Peugeot 504 Coupé V6 ● Neue Teile für alte Citroën

Wolfgang Drehsen



Die Karosserie des Peugeot 504 Coupé wurde von Pininfarina gezeichnet. In Kurven zeigt der Wagen eine ausgeprägte Seitenneigung.

Mehr Kraft im Luxus-Coupé

Peugeot Coupé: Flair, gepaart mit Leistung.

Das neue Aggregat verleiht der zeitlos eleganten Karosserie Exklusivität und Stärke. Mit diesen Worten präsentierte H. Henri Combe, Generaldirektor von Peugeot Deutschland, sein neuestes

Produkt, das Peugeot 504-Coupé mit V6-Motor. Und da diese Tugenden bei Automobilen stets ins Geld gehen, deutet die Charakterisierung auch auf eine höhere Preisregion hin. Tatsächlich spricht der neue



Der Peugeot-Test erschien 1975 in der AUTO ZEITUNG.

Warum der Franzose als Mercedes-Konkurrent galt



Trotz Coupé-Format bietet der Peugeot einen geräumigen Innenraum, der notfalls auch für vier Personen ausreicht.

Peugeot nicht nur leistungsmäßig, sondern vor allem mit seinem Preis eine exklusive Käuferschicht an. Denn 24 995 Mark sind nicht mehr volkstümlich. Allerdings fordern aufwendige Technik und komplette Ausstattung in schicker Verpackung ihren Preis. Zumal es sich beim Franzosen um „Verpackungsmaterial“ aus der Pininfarina-Fertigung handelt. Und Sonderkarosserien machten Autos schon immer etwas teurer, ebenso luxuriöse Ausstattungsdetails.

Der Peugeot verfügt ab Werk über Servolenkung, elektrische Fensterheber,

Fahrwerk der Leistung angepaßt

Halogenlicht, heizbare Heckscheibe, Kopfstützen, Automatikgurte und Drehzahlmesser. Darüber hinaus rollt das Coupé serienmäßig mit Metallic-Lack vom Band. Schaut man dem Peugeot erst einmal unter seine elegante Haut, tritt die recht aufwendige Technik zutage. Sie ist weitgehend mit der übrigen 504-Technik identisch, wurde aber im Falle des V6-Coupés der höheren Leistung angepaßt. Die Peugeot-Techniker verstärkten die Kraftübertragungsorgane Kupplung, Getriebe und Differential. Für die höheren Fahrleistungen wurde die Bremsanlage aufgewertet. Statt normaler Scheibenbremsen verrichten vorne in-



Noble und bequeme Sitze vermitteln eine wohnliche Innenraum-Atmosphäre, der Einstieg in den Fond ist umständlich.



Schlichte Instrumente für einen sportlichen Reisewagen. Nur die notwendigsten Informationen werden gegeben.

nenbelüftete Scheiben ihren Dienst. Hinten verzögern massive Scheibenbremsen den Wagen. Ihre Arbeit wird von einem Bremskraftregler fein dosiert. Unterstützung erhält das Fahrer-Bremsbein durch ein

Bremsservo. Sind die Bremsbeläge einmal verschlissen, zeigt eine nicht zu übersehende Kontrollleuchte den fälligen Austausch an.

Ebenso positiv wie das Bremssystem erweist sich die Serienbereifung. Ab Werk wird der Peugeot ausschließlich mit Michelin XAS der Dimension 175 HR 14 bestückt. Sie passen harmonisch zum Komfort-Charakter des Peugeot. Denn komfortabel sollte das Coupé nach dem Willen der Konstrukteure vor allem werden. Dies weist die Fahrwerksauslegung aus. Selbst im Vergleich zur Limousine fährt sich das Coupé fast säfthenhaft.

Für den Fahrkomfort wirkt sich das sehr vorteilhaft aus. Bodenwellen und Unebenheiten fast jeder Art absorbiert der Peugeot souverän. Selbst Marterstrecken verlieren dank langer Federwege an Schrecken. Eine sportliche Fahrweise allerdings verträgt diese Fahrwerksauslegung weniger. Die zu weiche Dämpfer-Feder-Abstimmung bewirkt eine starke Seitenneigung, die bei plötzlichen Richtungswechseln das Fahrzeug aufschaukeln läßt.

Bitte weiterlesen auf Seite 72.

Und gerade schnelle Fahr-
bahnwechsel wird der Fahr-
er öfter vollziehen. Denn
der V6-Peugeot ist geradezu
prädestiniert für längere
Reisen auf Autobahnen und
Fernstraßen. Was durch die
aufgewertete Potenz – vom
Zweiliter-Vierzylinder-Mo-
tor mit 104 PS zum 2,7-Liter-
Sechszylinder mit 136 PS –
noch unterstützt wird.

Bei Ausnutzung der Mo-
torikraft befindet sich der
Franzose schnell in Gesell-
schaft kraftvoller deutscher
Sechszylinder-Modelle von
Daimler-Benz oder BMW.
Mit nutzbaren 188 km/h
Spitze, beachtlicher Bes-
chleunigung und sattem
Durchzugsvermögen gestal-
tet sich jede Langstrecken-
reise als durchaus kurzwei-
lig. Hier steht der Franzose
den deutschen Etablierten in
nichts nach.

Dem Reisevergnügen wie-
derum abträglich sind die

**Was das Peugeot
504 Coupé
heute kostet**

Guterhaltene Peugeot-
Coupés zu finden ist
nicht schwer. Meist sind
sie gut gepflegt und noch
oft in erster Hand, weil sie
als exklusive und teure
Fahrzeuge an entspre-
chend zahlungskräftige
Kunden gelangten. Zwei
Versionen stehen dem
heutigen Interessenten
zur Wahl: der Vierzylin-
der mit Vergaser- oder
Einspritzmotor, letzterer
mit 104 PS, oder der
Sechszylinder-Peugeot
(wie im Test beschrieben)
mit entsprechender Lauf-
kultur. Die Preise liegen
für die Sechszylinder na-
türlich höher. 9000 bis
14000 Mark werden von
Interessenten für guter-
haltene Franzosen-Cou-
pés bezahlt. Billiger be-
kommt man die Vierzyl-
inder-Modelle, die meist
auch älteren Datums sind.
Hier ist auf Rost zu ach-
ten. Wer nicht unbedingt
ein Cabrio braucht, fährt
mit dem Coupé einen
exklusiven und robusten
Liebhaberwagen.

TECHNISCHE DATEN

Peugeot 504 Coupé V6

Motor	
Wassergekühlter Sechszylinder V-Motor. Motorblock und Zylinderkopf aus Leichtmetall, vierfach gelagerte Kurbelwelle, je eine obenliegende Nockenwelle pro Zylinderreihe, Antrieb durch Rollenkette, hängende Ventile, Druckumlaufschmierung mit Ölfilter im Hauptstrom, ein Einfachvergaser Solex 34 TBIA mit Startautomatik, ein Doppelvergaser Solex 35 CEEi, elektronische Schlumberger Altronic-Zündanlage ohne Unterbrecherkontakt, Ventilator mit Rutschkupplung. Mechanische Kraftstoffpumpe.	
Bohr./Hub	88/73 mm
Hubraum	2664 cm ³
Verdichtung	8,65:1
Leistung bei	136 PS
	5750/min
Max. Drehmoment bei	207 Nm
	3500/min
Literleistung	51 PS
Lichtmaschine	750 Watt
Batterie	12 V/45 Ah
Kühlflüssigkeit	10,3 Liter
Motorölmenge	6 Liter
Ölwechsel	5000 km
Wartung	5000 km

Kraftübertragung	
Hydraulisch betätigte Einscheiben-Trockenkupplung, vollsynchronisiertes Vierganggetriebe, Allradantrieb auf die Hinterräder, Getriebeübersetzungen: 1. Gang 3,45:1, 2. Gang 2,06:1, 3. Gang 1,40:1, 4. Gang 1,0:1, R.-Gang 3,49:1, Achsübersetzungen 3,7:1.	

Fahrwerk	
Vorn Einzelradaufhängung an McPherson-Federbeinen mit Stabilisator. Hinten Einzelradaufhängung an Schräglenkern, Schraubenfedern, Teleskopstoßdämpfern. Scheibenbremsen rundum, vorn innenbelüftet, Bremskraftregler, Handbremse auf die Hinterräder wirkend. Servounterstützte Lenkung mit 3,5 Umdrehungen von Anschlag zu Anschlag.	

Wendekreis	11,70 m
Spurw. v/h	1490/1430 mm
Radgröße	5 1/2 x 14
Reifengröße	175 HR 14
erlaubte andere:	185/70 HR 14 195/70 HR 14

Karosserie/Gewichte	
Leergewicht eff.	1300 kg
zul. Gesamtgewicht	1620 kg
Zuladung	320 kg
Leistungsgewicht leer/beladen	10,5/11,9 kg/PS
Anhängelasten gebr./ungebr.	1000/650 kg
Länge	4360 mm
Breite	1700 mm
Höhe	1350 mm
Radstand	2550 mm

Preis	
Basispreis (1975)	24995 DM
Peugeot Cabrio	24995 DM
Automatik	1500 DM

AUTO ZEITUNG-Meßwerte	
Fahrleistungen	
BESCHLEUNIGUNG	
0-100 km/h	9,9 s
0-120 km/h	13,9 s
0-140 km/h	19,3 s
0-160 km/h	28,1 s
0-1000 m	31,0 s
Höchstgeschwindigkeit	188 km/h
dabei Tachoanzeige	195 km/h
Elastizität im 4./Gang	
60-80 km/h	4,6 s
60-100 km/h	9,4 s
60-120 km/h	15,6 s
60-140 km/h	20,8 s
Innengeräusche in dB(A)	
im Stand	45
bei	
130 km/h	79
Kraftstoffverbrauch	
Testverbr.	15 l/100 km
Tankinhalt	84
theoretische Reichweite	560 km
Kraftstoff	Super

wachsenden Windgeräusche bei höheren Geschwindigkeiten. Modellpflege ist hier ebenso vonnöten wie bei einigen anderen Details. So paßte die Motorhaube nicht exakt, der Scheibenwischer prallte gegen die Einfassung,

und der Auspuff rumpelte in Kurven.

Sind diese Mängel durch eine gewissenhafte Werkstatt schnell aus der Welt geschafft, so bedürfen die folgenden Ärgernisse allerdings schon einer Neukon-

struktion. Ärgerlich für den Besitzer: Der Schließmechanismus von Türen und Kofferraum ist schwergängig und fummelig. Überdies verschmutzt der Außenspiegel leicht.

Und funktionsuntüchtig ist die Tankuhr. Schon bei leichten Bodenwellen pendelt sie ständig zwischen leer und voll hin und her. Vorsichtige werden deshalb alle 250 bis 300 Kilometer die nächste Tankstelle anlaufen,

**Ungewöhnlich:
Drei Vergaser**

obwohl der 84-Liter-Tank aus Polyäthylen-Kunststoff bei einem Testverbrauch von 15 Litern eine Reichweite von 560 Kilometern zuläßt. Recht aufwendig und effektiv sind dagegen Heizung und Lüftung ausgefallen. Mit Hilfe der vier beleuchteten Regulierungshebel läßt sich genau das richtige Klima erzeugen. Auch dies liegt ganz auf der vorgegebenen Komfort-Welle. Zählt man Motorlaufkultur und sanfte Kraftentfaltung ebenfalls zum Komfort-Kapitel, erreicht das V6-Triebwerk hier höchste Noten. Nach promptem Kaltstart läuft der Motor sofort rund und nimmt sauber Gas an. Dieses Plus ist auf die ungewöhnliche Vergaserbestückung zurückzuführen.

Für den Kaltstart und den unteren Drehzahlbereich steht ein Einfach-Fallstromvergaser mit Startautomatik zur Verfügung. Bei erhöhtem Leistungsbedarf übernimmt dann ohne Übergang und abhängig vom Unterdruck ein Doppelvergaser die Gemischaufbereitung. Dieser Vergaser setzt zwischen 2000 und 3000 Touren unmerklich sanft ein. Lediglich ein sonores Ansaugeräusch, das bei höheren Drehzahlen in einen satten Sechszylinder-Sound übergeht, kündigt dann von seiner Tätigkeit.

Ungewöhnlich ist ebenso die Zündanlage. Abweichend von der Elektrik der Parallel-Motoren von Renault und Volvo, erzeugt beim V6-Peugeot ein kontaktloser Verteiler die erforderlichen Zündfunken.

Elektronische Zündanlagen dieser Art arbeiten nahezu wartungsfrei und erzeugen einen intensiveren Funken. Daraus resultiert dann eine saubere Verbrennung, ein Tribut an künftige Abgas-gesetze.

Sieht man von den eher sekundären Detailmängeln einmal ab, erweist sich das Peugeot V6-Coupé als durchaus interessantes Automobil. Generelle Nachteile von Coupé-Karosserien – verringertes Platzangebot, schlechtere Übersicht und finanzielle Mehraufwendungen für eine schönere Außenhaut – sollten Käufern dieser Fahrzeugkategorie natürlich gegenwärtig sein. Dies trifft auch auf die mit V6-Motor lieferbare Cabrio-Version zu, die ebenfalls für 24 995 Mark erhältlich ist.

Beide Peugeot-Modelle präsentieren sich aber dank ihrer komfortablen Note als echte Lückenfüller für eine exklusive Käuferschicht, die Luxus und Komfort höher bewertet als Sportlichkeit.

TEST-STENO

Peugeot 504 Coupé V6

Karosserie: Geräumige Coupé-Karosserie, übersichtlich.

Innenraum: Wohnlich und exklusiv eingerichtet.

Instrumente: Einfache, auf das Notwendigste beschränkte Instrumentierung.

Motor: Durchzugskräftig, vibrationsarm und temperamentvolle 2,7-Liter-Maschine.

Getriebe: Leicht schaltbares Getriebe.

Fahrverhalten: Starke Seitenneigung bei zügiger Kurvenfahrt und Aufschaukeln bei schnellen Richtungswechseln.

Mit dem V6-Motor erreichen die Nobel-Peugeot mit der schmucken Pininfarina-Karosserie darüber hinaus die Exklusivität, auf die Käufer dieser Preisklasse nun mal großen Wert legen.

Werner Müller

Teile für die „Göttin“ & Co

Mit welchen Ersatzteilkosten Freunde der klassischen Citroën-Modelle 11 CV und der DS-Baureihe zu rechnen haben, hat AUTO KLASSIK ermittelt.



Für Limousinen der ID/DS-Baureihe gibt es genügend Ersatzteile.



Selbst der betagte 11 CV ist heute gut in Schuß zu halten.

Praktisch kein Ersatzteilproblem“ gibt es nach Auskunft von Georg Müller, Citroën-Teile-Händler aus Straelen, für Trac-tion-Avant-Besitzer.

Die „Gangster-Limousine“ erfreut sich ungebrochener Beliebtheit. Das wirkt sich auch auf die Ersatzteilsituation aus: Ob Chromteile, Dachhimmel, Teppichbodensätze, Motoren oder Kühlerfiguren – die auf Citroën spezialisierten Oldtimer-Teile-Händler halten alles bereit, was zur Restauration oder Erhaltung notwendig ist. Selbst Zierleisten und Gummidichtungen, die Oldie-Fans oft genug Kopfzerbrechen bereiten, gehören zum Lieferprogramm.

Ähnlich erfreulich sieht's beim DS aus. Clubs und engagierte Händler führen schon seit langem aufwendige Nachfertigungsaktio-

nen durch. Fast alles ist zu bekommen, zum Beispiel Innenkotflügel, Bremsbeläge, Karosserieteile, Dachhimmel. Ausnahme: Innenausstattungssteile und Sitzbezüge. Schwierigkeiten gibt's nur bei den seltenen Modellen mit Borg-Warner-Vollautomatik oder beim Chapron-Cabrio.

Die Citroën-Vertrags-händler können allerdings nicht mehr helfen: Das Zentral-Ersatzteil-Lager in Paris hat alle Teile für die D-Modelle aussortiert.

Trotzdem: Probleme, einen DS am Laufen zu halten, wird es auch in Zukunft nicht geben, jedenfalls nicht ersatzteilbedingt. Die komplizierte Mechanik – vor der heute die meisten Citroën-Händler zurückschrecken – ist da schon eher ein Thema, das den Liebhabern der „Göttin“ schlaflose Nächte bereitet...

Das kosten Ersatzteile *)

Typ	11 CV	DS 19-21
Motor		
AT-Motor	2740,-	a. Anfr.
Satz Kolben	365,-	400,-
Dichtungssatz	110,-	110,-
Auspuffanlage	630,- ¹⁾	350,-
Auslaßventil	23,-	37,-
Einlaßventil	26,-	32,-
Kopfdichtung	50,-	26,-
AT-Kühler	—	200,-
Antrieb		
AT-Kupplung	143,-	300,-
Getriebe (gebr.)	741,-	a. Anfr.
AT-Gelenkwelle	225,-	280,-
Elektrik		
AT-Lichtmasch.	182,-	a. Anfr.
AT-Anlasser	182,-	a. Anfr.
Regler	82,-	—
Batterie	137,-	98,-
Fahrgestell		
Stoßdämpfer v.	86,-	—
Stoßdämpfer h.	—	—
AT-Federkugel	—	100,-
Reifen (Stück)	260,-	175,-
Bremsen		
Bremszylinder h.	63,-	50,-
Bremszylinder v.	63,-	—
Hauptbremszyl.	85,-	—
Beläge vorn	65,-	100,-
Backen hinten	65,-	60,-
Scheibe vorn	—	125,-
Trommel vorn	182,-	—
Trommel hinten	90,-	—
Karosserie		
Stoßstange	160,-	—
Kotflügel vorn	—	570,-
Kotflügel hinten	—	520,-
Tür vorn	—	593,-
Tür hinten	—	570,-
Innenausstattung		
Dachhimmel	225,-	—
Teppich	290,-	—
Türverkleidung	58,-	—
Adressen		
Georg Müller, Beethovenstr. 17, 4172 Straelen, (02833) 3638;		
DS-Club-Deutschland e.V., Postfach 1147, 5464 Asbach, (02683) 43866;		
Fischer Veteranen Service, Fabriciusstr. 58, 6230 Frankfurt/M. 80, (069) 383994;		
Techna, Honnefer Str. 32, 5464 Asbach; D. Kopp, Römerstr. 13, 6309 Münsenberg, (06004) 1321;		
Koslowski, Zum Bahnhof 2c, 43502 Herten 6, (0209) 611850		

*) alle Preise in Mark; ¹⁾ Edelstahl