

Auto Bild klassik

Klassik

Das Magazin für Oldtimer und Youngtimer

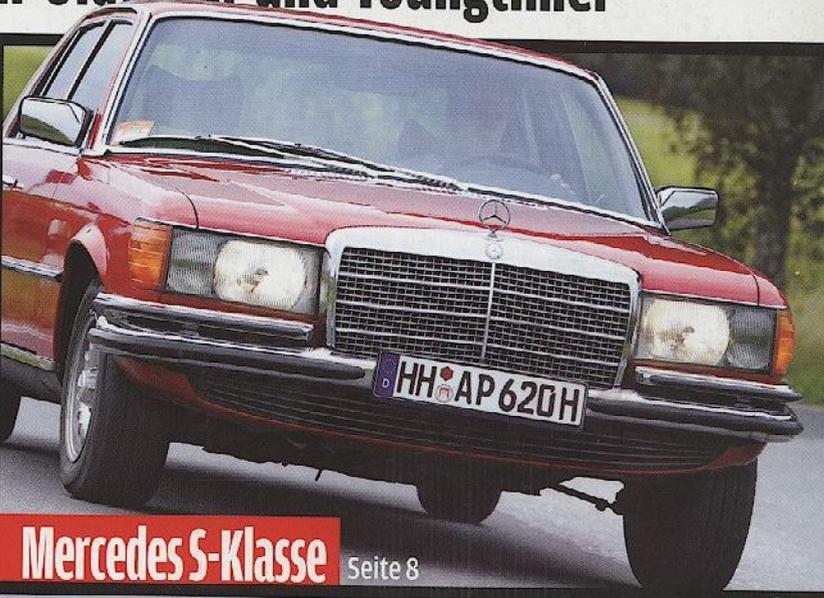
23 OLDIES FÜR DIE GANZE FAMILIE >>>



Ford Granada Turnier



Tatra T 613



Mercedes S-Klasse Seite 8

PLUS: Citroën CX, Audi 100 CD 5E, Volvo 245, Opel Rekord, Peugeot 504, Renault Espace, VW Bus T2 und weitere 13 Modelle

ENTDECKT

IM WALD DER TOTEN WAGEN

Ein irrer Fund: Es gibt sie noch, die versteckten Autofriedhöfe - mitten in Europa



Unsere neuen Klassiker Die Oldies der Redakteure



Jaguar XJ 40



Fiat 1500 Cabrio



Honda Prelude

REICHS AUTO BAHN

Mythos & Wahrheit



04

4 197435 103904

VERGLEICHSTEST



Luxus-Cabrios der 50er Cadillac Eldorado Biarritz gegen Mercedes 220 SE Cabrio

Grün, groß und genügsam: Der Peugeot 504 Familiale lebt noch immer in erster Familienhand



Die integrierten Kopfstützen des 504 kennen wir aus fast allen Delon- und Belmondo-Filmen. Eher beschaulich dagegen wirken Lenkradschaltung und 124 000 Kilometer Gesamtfahrleistung. Der 96-PS-Benziner braucht zwölf Liter Super (verbleit)



Besser als das Fernsehen der Siebziger: Im Peugeot 504 Familiale sitzen Sie in der ersten, zweiten und dritten Reihe. Die Sitzbank ist wickelbar – 20 Jahre vor dem Minivan

HISTORIE

1968: Der 504 erscheint als viertürige Limousine. 1971: Kombivarianten Commercial (Lieferwagen), Break (fünfsitziger Kombi) und Familiale (sieben bis acht Sitzplätze). 1975: Türgriffe in Karosserie eingelassen, neues Armaturenbrett. 1977: schwarzer Kühlergrill (Kunststoff statt Chrom). 1979: 504 Pick-up, Nachfolger 505 debütiert. 1983: Ende der 504-Auslieferung in Deutschland. 2005: Produktionsende in Nigeria nach über 3,7 Millionen Exemplaren.



Ab 1948: Peugeot 203 Familiale

KLASSIKER FÜR FAMILIEN

Eine Nummer geräumiger

Wer in den 70ern viel Platz haben und dabei nicht auf Fahrkultur verzichten wollte, wählte den Peugeot 504 Familiale. Er packt's bis heute

Nein, ein VW Bus hatte es 1977 nun wirklich nicht sein dürfen. Auf keinen Fall! „Undenkbar“, schüttelt Hans Cervenka (81) noch heute den Kopf: „Da hätten wir ja gleich eine Leiter und einen Farbeimer aufs Dach schnallen können!“ Aber der stilbewusste Architekt aus Dortmund musste sich entscheiden, immerhin vier Kinder brachten den langsam erlahmenden VW 1600 Variant zum Überquellen.

VW Bus also zu sachlich, Citroën CX zu teuer – beinahe automatisch fand sich Cervenka beim Peugeot-Händler wieder. Und bestellte sogleich. Ein nagelneuer 504 Familiale in hellem Grünmetall parkte alsbald in der Waschbeton-gepflasterten Einfahrt des Dortmunder Flachdach-Reihenhauses. Mit Luxus-Ausstattung: elektrische Zeituhr, heizbare Heckscheibe, Scheibenwischer-Intervall, Sicherheitsgurte vorn. Einziges Zugeständnis an die Pragmatik: Kunstlederausstattung, bei Peugeot vornehm „Skye-Polsterung“ genannt. „Wegen der Kinder.“

So wie den Cervenkas ging es vielen Großfamilien in den 60er- und 70er-

Mit Break und Familiale wurde der 504 zum wahren „großen Peugeot“

Jahren: Wollten sie großzügiges Raumangebot mit gehobener Fahrkultur und günstigem Preis kombinieren, bot sich ein Franzose an. Schließlich prunkte schon die von Pininfarina gestylte 504 Limousine in der Werbung als „Der große Peugeot“. Das toppten 504 Break (Kombi) und Familiale (Siebensitzer mit dritter Sitzreihe) locker. Auf 4,80 Meter Außenlänge und einen

Radstand von 2,90 Meter brachte es der familiäre Franzose, dazu 640 Kilogramm Zuladung und ein Ladevolumen von 980 Litern. Bei voller Besetzung mit sieben Passagieren blieben immer noch 435 Liter übrig.

Das reicht selbst im Zeitalter der Minivans, um Fernziele anzupeilen. Mit den 96 PS des Zweiliter-Benziners geht es zügig voran. Und immer schön soft über Furchen und Frostaufbrüche, wie es sich für einen Peugeot jener Epoche gehört. Beschaulicher lässt es der zähe 2,3-Liter-Diesel angehen, dessen 70 PS aus dem Schnelllaster einen Lastesel machen: Bei Tempo 130 ist Schluss. Sofern es überhaupt noch einen Diesel-504 gibt, der nicht nach Afrika ausgewandert ist.

Aber bei Cervenkas ist 32 Jahre nach der Auslieferung alles beim Alten: Name und Anschrift der Halter, das nicht reflektierende DIN-Kennzeichen. „Einmal zugelassen, nie abgemeldet“, kommentiert Ehefrau Elfriede den Fahrzeugbrief mit nur einem Eintrag. Im Kofferraum findet sich

eine alte Leder tasche mit Bordwerkzeug, dem ADAC-Straßenatlas von 1975 – und eine wassergefüllte Sinalco-Cola-Flasche. Fürs Händewaschen nach dem Reifenwechsel.

Richtige Pannen erlebte das „Krokodil“ getaufte Auto („Was ist grün und frisst viele Menschen?“) nicht. Nur am riesigen Dachgepäckträger kam die Großfamilie nicht vorbei. Und der stammte ausgerechnet – von einem Handwerker-Bulli.

Knut Simon



TECHNISCHE DATEN

Peugeot 504 Familiale/Familiale D

Reihenvierzylinder, vorn längs • Hubraum 1971 (Diesel: 2304) cm³ • Leistung 71 (51) kW (96/70 PS) bei 5200 (4500)/min • max. Drehmoment 161 (131) Nm • Hinterradantrieb • Viergang-Schaltgetriebe • Einzelradaufhängung vorn/Starrachse an Blattfedern hinten • Bremsen v./h. Scheiben/Trommel • Reifen 185 SR 14 v./h. • L/B/H 4803/1695/1450 mm • Radstand 2900 mm • Leergewicht 1330 kg • Kofferraum 980 l • Tank 60 l • Zuladung 640 kg • Spitze 162 km/h • Verbrauch ca. 12 l/100 km • Neupreis 1977: 16 500 Mark

PLUS/MINUS

Irres Raumangebot und -gefühl, kultivierte Benziner (teils mit Thermikproblemen), unkaputtbare Diesel, tolle Linienföhrung. „Leise knirschender Kies kündigt Ihre Ankunft an“, dichteten einst die Prospekt-Texter, wenige Jahre später knirschten die 504 selbst. Größter Feind der sanften Sänften war und bleibt die braune Pest, die sich sowohl der tragenden Struktur als auch der Anbauteile bemächtigt. Achtung: Bei Break und Familiale in jedem Fall den Hilfsrahmen der Hinterachse prüfen! Motoren und Heckdifferenzial neigen zu Ölverlust, Letztgenanntes gern zum Singen nach hoher Laufleistung. Sitzbezüge oft gerissen, Fensterkurbeln und Zuggriffe werden brüchig.

MARKTLAGE

Chambre, chambre, wie der Franzose sagt – Gemach, Gemach: 504 Break und Familiale sind zwar selten wie guter Rotwein aus dem Tetrapack, doch es gibt sie und sie kosten nicht die Welt: maximal 7000 Euro für ein Top-Auto. Die Anzahl käuflicher Fahrzeuge und die der Interessenten halten sich die Waage. Selbst der natürliche Feind aller 504, der Afrika-Exporteur, hechtet keinem Exemplar mehr vor die Haube.



Eine gute Nummer für Frankophile

ERSATZTEILE

Engagierte Klubs und Teilespezialisten haben sich längst der Baureihe 504 angenommen. Es gibt fast alles: Motoren und Fahrwerk sind massenkompatibel (Gleichteile von 505 und 604), selbst hintere Türen und Heckklappen (je ca. 500 Euro) sind verfügbar. Problematisch wird's beim Interieur: Türpappen oder desolate Sitze müssen zum Spezialisten. Das gilt auch für Elektrik und Elektronik (der späten Baujahre).

EMPFEHLUNG

Aufgrund des schnell voranschreitenden Rostbefalls sollten nur wirklich Hartgesottene sich einen 504 Break oder Familiale als Projektauto anlassen – wenn es solche Exemplare überhaupt noch gibt. Viel besser sind Fahrzeuge mit geringer Laufleistung und nur wenigen Vorbesitzern (doch, so was ist zu finden). Mit Pflege und Achtung fährt so ein 504 bis ans Ende der Welt.

ADRESSEN

Klub: PeReCi Motor-Classic-Club, Wiebestraße 36-37, 10553 Berlin, Tel. 030-7422237; www.pereci.de

Literatur: François Allain: La Peugeot 504 de mon père, ETAI Verlag, Boulogne-Billancourt, Frankreich

XNIP CODE*: 9XTA

*Schicken Sie den Artikel-Code per SMS an die Nummer 53535. Ihr persönliches AUTO BILD KLASSIK-Archiv finden Sie auf www.xnip.com. SMS zum Normaltarif. Eine ausführliche Erklärung finden Sie unter autobild.de/go/xnip

Bewertungsschema

★ ★ ★ ★ ★
mangelhaft | ausreichend | befriedigend | gut | sehr gut



Ab 1968: Peugeot 504 Limousine



Ab 1982: Peugeot 505 Break