

# klassik **AUTO** Bild

# KLASSIK

## Das Magazin für Oldtimer und Youngtimer

★ Chevrolet Camaro

★ Dodge Challenger

**480 000 LESER!**  
Deutschlands meistgelesenes Klassiker-Magazin (laut AWA)



★ Ford Mustang

Gemessen und getestet

# KULT-AMIS

WIE GUT GEHEN SIE WIRKLICH?

SEITE 52

**RATGEBER**  
Kühler überholen und richtig sparen! S. 138  
Pannenhelfer im Oldie-Test S. 76

**Audi 80 zu gewinnen!** S. 68

**ENTHÜLLT** Die geheimen Prototypen von NSU S. 82  
Autonova Coupé

**IRRE!** Mille Miglia mit 12 PS S. 90  
1000 MIGLIA



Mercedes 220

SEITE 8

# Coupé gegen Limousine



Alfa Romeo GT/Giulia

Berühmte Modell-Familien im Vergleich



VW 1500 S/Karmann-Ghia

REPORTAGE **Geniale Siebensitzer**

HISTORIE **75 Jahre Morgan 4/4**



Volvo 940



Citroën CX

SEITE 168



1937



2012

SEITE 162



Breite Schultern gegen schmale Taille: Dabei sollte doch eigentlich das Coupé die Ballerina sein! Beim Peugeot 504 ist eben alles ein wenig anders. Dünne Dachpfosten, mild fließende Linien und glatte Flächen adeln das Coupé nach Meinung vieler Kenner zum schönsten Peugeot aller Zeiten



*Coupé* Eleganz und Kraft, vor allem:  
Zeitlosigkeit. Der Entwurf stammt von 1969

KLASSIKER in zweierlei Form



# Grazil *oder* großzügig

Bis zum Erscheinen des mächtigen 604 galt die 504 Limousine als der „Große Peugeot“. Mit dem 504 Coupé bekam der komfortable Viertürer ein hübsches Geschwisterchen – das so ganz anders war. Ähm, wirklich?

■ Wir wollen ja nicht über Geschmack streiten. Und doch, es gibt Kombinationen, die möchte man nicht erleben. Erdbeereis mit Löwensenf gehört dazu: zarter Schmelz unter brennendem Pelz. Oder hellbraune Schuhe zu schwarzen Anzughosen. Zu erwähnen wären außerdem Autohersteller, die sämtliche, meist schon ab Werk formal verunfallte Schrägschreck-Limousinen störrisch als „Coupé“ bezeichnen. Dabei sind schöne Coupés wirklich wichtig.

Über den Stil des Peugeot 504 Coupé zum Beispiel ließe sich ein ganzes Buch schreiben. Es handelte vom Sich-Individualisieren. Also davon, die Allge-

meinheit mit Autos zu konfrontieren, die diese noch nie zuvor gesehen hat. Oder zumindest der festen Überzeugung ist, sie nicht zu kennen. Das 504 Coupé ist so ein Auto. Die grazilen Zweitürer mit dem breitspurigen Auftritt sind selten – und das seit Jahren.

Dabei muss man bedenken, dass schon die Limousine gleichen Namens eine ganz besondere war. Sänftenartig gefedert, Inbegriff französischen Komforts, ausgefallen gestylt (so fand es die Fachwelt damals, 1968) und dennoch ein Auto der Massen. Der viertürige, heckwärts zugespitzte 504 war Held unzähliger Alltagsgeschichten und Kinofilme, ein vertrauter Anblick, nicht nur ▶



**Limousine** Stil und Komfort, vor allem:  
feines Image. Er war ein würdiger Mercedes-Rivale

in Frankreich, sondern auch in gehobenen deutschen Wohngebieten. Ford 20M? Opel Rekord C? Arrêt! Wer einmal in die Polster des 504 gesunken war, schaute nie wieder in die Prospekte der Mitbewerber. Und außerdem war der 504 auch noch ein Augenhöhen-Konkurrent des Mercedes /8, und zwar nicht nur, wenn es darum ging, sich unter Streusalzeinwirkung aufzulösen. Der Prestigewert kam nicht von ungefähr, sondern von Design-Genie Sergio Pininfarina. Der legte noch einmal nach – und erschuf ein Coupé, so betörend, dass eigentlich Peugeot 704 hätte draufstehen müssen.

Zwei Liter Hubraum, 106 PS und die delikate geschwungene Seitenlinie ergaben eine Erscheinung, die nicht mehr viel mit der gutbürgerlichen Basis zu tun hat-

te. Coupé-Konkurrenten wie Scirocco, Manta, Capri? Modischer Massenkram für den Mainstream – jedenfalls im direkten Vergleich. Mercedes /8 Coupé? Grandios für greise Gourmets. Ja, ein Alfa GT (siehe Seite 30) spielte locker mit auf Peugeot-Niveau. Mit dem 504 Coupé hatte er den vorn kurzen und hinten langen Karosserie-Überhang gemeinsam. Aber die Käufer waren ganz andere: Der Alfa duckte sich in ständiger Angriffslust über die Straße, das 504 Coupé schwingt mit längerem Radstand und Federweg viel gelassener über den Asphalt.

Und der viertürige Basis-504? Die Verwandtschaft zeigt sich beim Fahren. Beide federn sanft ein, hängen vital am Gas und entwickeln ein gleichmäßiges Drehmoment, das wir durchaus spor-



tiv nennen dürfen. Intensiver ist das natürlich beim Coupé erlebbar, in dem das Drehen am klassischen Zweispeichen-Lochlenkrad eine wahre Freude ist. Antiquierte Kippshalter in chromfarbenen bedampften Rahmen erinnern akustisch an Lego-Steine, die analogen Uhren lassen uns schwärmend innehalten – schon weil sie zeigen, dass die Zeit im Coupé stehen geblieben ist. Die Limousine schafft das nur, wenn sie aus der frühen Serie mit dünnem Vierspeichen-Lenkrad und

filigran bezifferten Instrumenten stammt. Aber ist das so wichtig?

Lassen wir lieber die kugeligen Schaltknäufe weich durch die Kullissen kurven, hören wir die Kardanwelle leise cinklonken und geben Gas. Warum eigentlich fünf Gänge, wenn man auch den Vierten knackig übersetzen kann? Den Drift-Wettbewerb gewinnt das Coupé. Wen wundert's?

Höchstens den Typen mit hellbraunen Schuhen und schwarzer Hose. Immerhin hat er Senf darauf gekleckert.

Knut Simon



### Limousine

Mercedes hatte es vorgemacht, Mitte der 70er-Jahre trugen fast alle Limousinen dickliche Vierspeichen-Lenkräder – auch der Peugeot 504, dessen Interieur im Laufe der Modellpflegen generell nicht reizvoller wurde. Und natürlich zog gegen die moderne Mittelschaltung auch der elegante Lenkrad-Schalthebel den Kürzeren

### Coupé

Schon viel charmanter, so ein früherer Coupé-Arbeitsplatz mit gelochtem Lenkrad, runden Lüftungsdüsen und den Instrumentenskalen im verspielten Stil der 60er. Deutsche Gutverdiener mäkelten gern an der Detailverarbeitung und der Vierzylindrigkeit, die alle frühen 504 gemeinsam hatten



## ➔PLUS/MINUS

504 Coupé und Limousine bieten ein hohes Maß an Ästhetik und Fahrspaß, jede Spielart auf ihre ganz eigene Weise. Der 504 ist eine Sänfte par Excellence, gepaart mit einem durchaus auch fahraktiven Fahrwerk. Das Coupé betört mit seinem gediegenen Auftritt, dem dynamischen Schwung seiner gesamten Erscheinung. Obacht geboten ist jeweils beim Thema Rost. Gern sammeln die Seitenschweller durch, die Radläufe, inneren Radhäuser, A- und C-Säulen sowie die Federbeine. Beim Coupé sei auf die geschweißten Kotflügel hingewiesen – müssen sie ersetzt werden, droht Ungemach durch hohen Aufwand. Auch die Elektrik ist ein Thema, oft funktionieren Scheibenheber im Schneckentempo, marode Steckerverbindungen lassen den 504 lichtorgeln. Überhitzte Motoren dagegen sind kein Problem: Sommers den Thermostaten raus, im Winter wieder rein.

## ➔ERSATZTEILE

Spezialisten haben oder besorgen fast jedes Teil für den Peugeot 504. Fast. Blechersatz gibt es zumeist gebraucht, seit Jahren schon wurden gute Teile aus Schlachtwagen weggestellt. Problemzone des 504 ist vor allem das Interieur: Von UV-Licht ausgebleichte oder zerbröselnde Sitzbezüge aus Stoff sind keine Seltenheit, darunter krümelt zuweilen der Sitzschaum. Das Leder kann hart oder gar rissig geworden sein. Ähnliches gilt für Türverkleidungen, die nicht selten von Boxenlöchern zerfressen wurden – inakzeptabel für 504-Liebhaber. Also: lieber gleich ordentlich kaufen – und/oder einen gut bestückten Teilehörer an der Hand haben.

## ➔MARKTLAGE

Selbst 504-Teileträger werden mittlerweile mit 1500 bis 2000 Euro eingepreist, fahrbereite, mit TÜV versehene Alltagsexemplare mit 3500 bis 5000 Euro (Coupé). Limousinen in brauchbarem Zustand liegen zwischen 3000 und 4000 Euro. Bei Sammlerzustand verdoppeln sich schnell die Preise, auch bei den raren (guten) Limousinen. Diese kosten zwischen 5000 und 10 000 Euro, das Coupé startet ebenfalls bei 5000 Euro und zieht bis auf 15 000 Euro hoch. Dann muss es aber auch schon verdammt gut sein. Dennoch sind die 504 damit erschwingliche Klassiker. Zu beachten ist allerdings: Die 504-Coupé- und -Limousinen-Fangemeinde hält sich seit Jahren relativ konstant, der Bedarf an Autos ist größtenteils gedeckt, weshalb auch nur wenige Liebhaber bereit sind, hohe Preise hin-

TECHNISCHE DATEN	
Peugeot 504 Coupé	Peugeot 504 GL
<b>Motor:</b> Reihenvierzylinder, vorn längs, eine oben liegende Nockenwelle, über Steuerkette angetrieben, 2 Ventile pro Zylinder	
Kugelfischer-Einspritzung	Solex Zweistufen-Vergaser
Hubraum 1796 cm <sup>3</sup>	
74 kW (100 PS) bei 5500/min	61 kW (83 PS) bei 5200/min
137 Nm bei 3000/min	128 Nm bei 3000/min
<b>Antrieb/Fahrwerk:</b> Viergangschaltgetriebe (a. W. Dreistufenautomatik), Hinterradantrieb, Einzelradaufhängung, vorn an McPherson-Federbeinen, hinten an gezogenen Hinterachsenkern, Reifen 175/5R 14 (Coupé: 175/HR 14)	
<b>Radstand:</b> 2550 mm	<b>Radstand:</b> 2740 mm
<b>L/B/H:</b> 4360/1700/1350 mm	<b>L/B/H:</b> 4490/1690/1460 mm
<b>Leergewicht:</b> 1184 kg	<b>Leergewicht:</b> 1164 kg
<b>Kofferraumvolumen:</b> 310 l	<b>Kofferraumvolumen:</b> 420 l
<b>Beschleunigung:</b> 0-100 km/h in 13 s	<b>Beschleunigung:</b> 0-100 km/h in 15 s
<b>Spitze:</b> 174 km/h	<b>Spitze:</b> 156 km/h
<b>Verbrauch:</b> 12,5 l S pro 100 km	<b>Verbrauch:</b> 12,5 l S pro 100 km
<b>Neupreis:</b> 17 700 Mark (1971)	<b>Neupreis:</b> 10 300 Mark (1971)

Alltagstauglichkeit	★★★★☆
Reparaturfreundlichkeit	★★★★☆
Ersatzteilversorgung	★★★★☆
Unterhaltskosten	★★★★☆
Verfügbarkeit	★★★★☆
Preisprognose	★★★★☆

Alltagstauglichkeit	★★★★☆
Reparaturfreundlichkeit	★★★★☆
Ersatzteilversorgung	★★★★☆
Unterhaltskosten	★★★★☆
Verfügbarkeit	★★★★☆
Preisprognose	★★★★☆



Quelle: Classic Data. Preise für Autos in Zustand 2. d. h. gutem Zustand, entweder seltener, guter, unrestaurierter Originalzustand oder fachgerecht und aufwendig restauriert, technisch einwandfrei und mit leichten Gebrauchsspuren.



zulegen. Wirkliche Grotten wird man im aktuellen 504-Angebot nur noch selten antreffen – aber dennoch empfiehlt sich gerade beim teilweise verwundungsreichen Coupé die Mitnahme eines Lackstärkenmessgerät.

## ➔EMPFEHLUNG

Verlieben Sie sich in kein hoffnungslos zerrittenes 504-Exemplar, denn selbst wenn die Marktpreise nach oben schnellen, bleiben die Investitionen höher als der mögliche Verkaufswert. Selbst bessere Teileträger kosten relativ viel Geld. Dann doch lieber ein fahrbereites, mit TÜV und H-Abnahme versehenes Alltagsexemplar kaufen. Bedingt durch viele Limousinen-Schlachtungen zugunsten von Coupé- und Cabriolet-Restaurierungen sind 504-Limousinen mittlerweile ähnlich selten wie die Coupés. Zudem hat der Export der praktischen Limousine (auch bekannt als „Arbeitspferd Afrikas“) die Zahlen in Europa

kräftig dezimiert. Komfort-Liebhaber sollten die Limousine als Diesel meiden, auch wenn das H-Kennzeichen die Unterhaltskosten auf rekordverdächtig niedriges Niveau drückt – der Zweiliter-Benziner ist hier die richtige Wahl, vor allem mit der samtig schaltenden Dreistufenautomatik, die es auch im Coupé und nur dort mit Sechszylinder-Motor gab. Liebhabern des sportiven Grand Tourisme sei das geschaltete 504 Coupé empfohlen – egal ob als Reihenvierer oder als Euro-V6. Die Vierzylinder sind weniger kopflastig, der Sechsender ist Oberklasse-hoffähig (wenn auch durstig). Bon voyage!

## ➔ADRESSEN

**Klub:** www.pereci.de; www.p504ccc.de; www.peugeot-oldtimer.de

**Literatur:** Xavier Chauvin: Peugeot 504 – La berline des jours heureux, Verlag Etai, 42,99 Euro

## ➔HISTORIE

1968 debütieren Peugeot 504 Limousine, Coupé und Cabriolet. Als Motoren sind zunächst nur Vierzylinder mit Vergaser oder mechanischer Einspritzung erhältlich. Scheibenbremsen an allen vier Rädern gelten damals als oberklassig. Das Design stammt von Pininfarina, allerdings ist die trapezförmige Frontgestaltung der Limousine ein Werk der hauseigenen Designabteilung. 1971 steigt die Leistung der Vierzylinder-Benziner, zudem ist die 504 Limousine nun auch als Diesel bestellbar. Im selben Jahr lanciert Peugeot die großen Kombis Break und Familial (Letzterer mit sieben Sitzen) und die Transportvariante Commerciale. 1973 erscheint das Sparmodell 504 L mit Starrachse, Trommelbremsen hinten und Lenkradschaltung. Ab 1975 sind Coupé und Cabrio nur mit dem 136-PS-Euro-V6 bestellbar, zudem werden Scheinwerfer, Heckleuchten und Stoßstangen leicht verändert. Die Limousine kommt mit überarbeitetem Armaturenbrett. 1981 endet die 504-Limousinen-Fertigung für Europa, die mit Kastenstoßstangen versehenen und wieder als Vierzylinder bestellbaren Cabrios und Coupés verabschieden sich 1983.



1960 bis 1974 Ganz im angesagten Trapez-Stil der Zeit präsentiert sich die 404 Limousine



1961 bis 1968 Trotz starker formaler Abwandlung: Das Coupé war eindeutig ein 404



1979 bis 1991 Der letzte Peugeot-Hecktriebler 505 trug das klassische Antlitz – von Pininfarina



1984 Nur ein Traum: Ganze zwei Prototypen des 505 Turbo-Coupés entstanden – welch Jammer...