

**Auto Bild**  
**KLASSIK**

# KLASSIK

Das Magazin für Oldtimer und Youngtimer



Audi 100 GL

Mercedes-Benz 230.4

BMW 520/4

Charakter-Limousinen ab 4000 Euro

# KOMM MIT IN DIE SIEBZIGER!

S. 16



Opel Rekord D 2000 S Berlina

Peugeot 504 GL

*Die Raritäten vom Kap*

## Südafrikas unbekannte Traumautos



S. 58

**Fahrverbote:  
Jetzt trifft's die  
Youngtimer!**

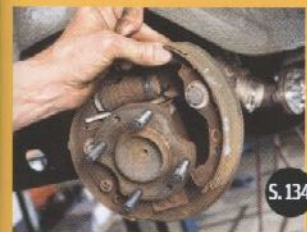
S. 10

# DOCH, DER FÄHRT WIEDER!

Ein Samba-Bus und seine unmögliche Restaurierung S. 36



**ERKLÄRT UND REPARIERT  
TROMMELBREMSEN**



S. 134

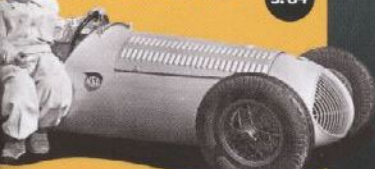
**H4-LAMPEN IM TEST  
VORSICHT,  
BLENDER!**



S. 146

**RENNFAHRER  
WILLI SCHUHNAGEL  
DER VERGESSENE  
KINDERSTAR**

S. 84



**Peugeot 504 GL**

**Baujahr: 1978 | 2,0 Liter | 96 PS**



**Opel Rekord D 2000 S Berlina**

**Baujahr: 1977 | 2,0 Liter | 100 PS**



*Konfrontation auf Augenhöhe?  
Starke Limousinen aus Deutschland und  
Frankreich fordern den 18 heraus*

**Mercedes-Benz 230.4 (W 115)**

**Baujahr: 1976 | 2,3 Liter | 110 PS**



**Audi 100 GL (C1)**

**Baujahr: 1975 | 1,9 Liter | 112 PS**

**BMW 520/4 (E12)**

**Baujahr: 1973 | 2,0 Liter | 115 PS**



Unser  
DAUER-  
TEST

TEIL 18

präsentiert von **SONAX**

FOTO: AUTO BILD SYNDICATION

# SHOWDOWN IN DER MITTELKLASSE

Anfang der 70er wuchs der Druck auf Mercedes, neue Konkurrenten boten dem /8 die Stirn. Wie gefährlich waren sie damals - und wie gut sind sie heute?

**K**onkurrenz belebt zwar das Geschäft. Doch bei Mercedes dürften sie kaum vorgehabt haben, sich einen mächtigen Rivalen heranzuzüchten. Dennoch: Als die Stuttgarter vor 55 Jahren Ludwig Kraus nach Ingolstadt entsandten, um bei der Tochter Auto Union, wie er später sagte, „den Zweitakter zu töten“, passierte genau das: Die Motoren-Blaupausen, die der Ingenieur im Gepäck hatte, führten nach Übernahme der Aktienmehrheit durch VW letztendlich zum Audi 100, der 1968 den zeitgleich präsentierten Mercedes W 115, im Volksmund „Strich-Acht“ genannt, ins Visier nahm.

Heute stehen sie sich wieder gegenüber. Zwei späte Exemplare sind es, der blaue 76er 230.4 aus dem AUTO BILD KLASSIK-Dauertest und ein signalgrüner 100 GL von 1975, Audis damaliges Topmodell. Außer ihm warten auch noch BMW 520/4, Opel Rekord 2000 und Peugeot 504 auf ihre Chance, den Stern vom Himmel der gehobenen Mittelklasse zu holen.

Als „Prokuristen-Mercedes“ musste sich der Audi 100 zunächst Spott gefallen lassen – nicht, weil er zehn Prozent weniger kostete als das Stuttgarter Original, sondern weil ihn vor allem biedere Buchhaltertypen kauften. So geriet rasch in Vergessenheit, dass die Ingolstädter Limousine, passend zum Debütjahr 1968, beinahe schon ein Revoluzzer war, zumindest aber ziemlich progressiv mit ihrem mutigen Bekenntnis zu Frontantrieb, Gewichtseinsparung und geschliffener Aerodynamik.

Im Vergleich zum stämmigen, auch optisch schwermetallinen Mercedes wirkt der Audi zerbrechlich und zart; die vier Zentner Mindergewicht sieht man ihm an. Leichtbau konnten sie damals schon in Ingolstadt, auch ohne Aluminium. Windschlüpfige Autos bauen übrigens ▶

## Audi 100 GL (C1)

*Serienmäßige Doppelscheinwerfer stärken das Überholprestige. Unter der Haube steckt der 112-PS-Motor aus dem Coupé*



### GEMÜTLICH

*Bequeme Cordsamtpolster und serienmäßige Mittelarmstütze, für große Mitfahrer aber zu kurze Rückenlehnen*

### GESCHMACKVOLL

*Filigranes Cockpit mit Dekorfolie aus echtem Holz. Das feine Finish lässt den Premium-Anspruch schon erkennen*



FOTOS: C. BITTMANN / M. PUTHZ



**SPURTREU**

*Beschwingtes Handling im Slalom. Maßvolle Untersteuerneigung trotz weit vorne eingebauten Motors*



**SPRITZIG**

*Mit dem von Daimler-Benz konstruierten Querstrom-Vierzylinder lässt sich die Drehzahl-skala ausreizen*

## BMW 520/4 (E12)

*5er und Mercedes /8 sehen grundverschieden aus, stammen aber vom selben Designer: Beide zeichnete der Franzose Paul Bracq*



FOTOS: C. BITTMANN (6), AUTO BILD SYNDICATION

Mit dem 5er reagierte BMW 1972 auch auf das gesteigerte Komfortbedürfnis

### NEUER STIL

*Im Gegensatz zur „Neuen Klasse“, hat der 5er den Blinkerhebel links statt rechts. Hauptastelenkrad mit großer Prallplatte*





**ALTER BEKANNTER**

Der M10-Vierzylinder mit kontaktgesteuerter Zündung und 115 PS stammt aus dem BMW 2000

auch: Mit einem  $c_w$ -Wert von 0,37 ist der Hunderter von Hans-Georg Smak den Kontrahenten weit voraus. Mercedes und Opel wirken mit 0,44 und 0,46 im Vergleich wie Relikte der Kutschenbau-Ära.

Wenig überraschend, dass der Audi auch schneller ist: 9 km/h in der Spitze und 1,7 Sekunden von Null auf 100 trennen ihn vom /8. Der vitale Vierzylinder sorgt zudem dafür, dass sich die 14,3 Sekunden, die er für den Standard-sprint benötigt, in der Praxis deutlich flotter anfühlen als auf dem Papier. Er hängt gut am Gas, klingt kernig und reizt die bis kurz vor 6000 reichende Drehzahlmesserskala gern bis oben aus.

Sportliche Manöver gelingen mit der nicht zu leichtgängigen, definiert aus der Mitte ansprechenden Lenkung gut. Wären die Antriebseinflüsse nicht, hätte sogar die etwas weniger kommunikative BMW-Lenkung das Nachsehen. Im Fahrverhalten fällt der Vorderradantrieb beim Audi jedoch weniger störend ins Gewicht als gedacht – zumal, wenn man vorher unter die Haube geschaut und gesehen hat, wie absurd weit der um 40 Grad nach rechts geneigte Vierzylinder vor der Vorderachse sitzt.

Trotzdem: Wer anschließend in den BMW umsteigt, merkt plötzlich, wie Freude am Fahren wirklich aussieht. Der im Olympiajahr 1972 präsentierte 5er stellt mit seinem heckagilen Eigenlenkverhalten die von Neuer Klasse und 02 auf Dynamik geeichte Markenklientel zufrieden, reagiert aber auch auf das gesteigerte Bedürfnis nach Bequemlichkeit: „Weil BMW-treue Fahrer zehn Jahre älter geworden sind, ist die Konsequenz ein wenig weniger Sportlichkeit und eine Menge mehr Komfort“, befanden Tester damals.

Das gegenüber der Neuen Klasse grundlegend renovierte Fahrwerk spricht dank ▶

**BEWEGLICH**

Bei schnellen Richtungswechseln hilft das sanft eindrehende Heck, allerdings arbeitet der 5er auch stark in den Federn



**BEENGT**

Fast so viel Beinfreiheit wie im Mercedes, aber sieben Zentimeter weniger Platz in der Breite – damit ist der BMW der schmalste hier

**BESCHEIDEN**

Serienmäßig rollt der 520/4 auf 14-Zoll-Stahlrädern mit Felgenzierring und verchromtem Nabendeckel







estet,

wie Menschen  
nationen beim  
ieder reagieren,  
der Konstruk-  
berücksichtigen,  
der  
tos  
as.  
nz



**VOLLMUNDIG**  
Peugeot preist 1978  
wortreich seine guten  
Bremsen. Im Test schneidet  
der 504 in diesem Punkt  
jedoch am schlechtesten ab



Wer sagt, moderne Technik  
könne nicht schön sein?



Beim neuen Rekord II stimmt dieses Vor-  
urteil jedenfalls nicht. Hier der Beweis:

**Das neue Tri-Stabil-Fahrwerk**  
Dieses Fahrwerk bietet: 1. optimale Geradeaus-  
stabilität, 2. vorbildliche Bremsstabilität, 3. neu-  
trales Kurvenverhalten. So wurden zum  
Beispiel die Stoßdämpfer senkrecht ange-  
ordnet, die Spur verbreitert, vorn und  
hinten Drehstab-Stabilisatoren eingebaut.

**Mit stärkeren Motoren...**  
Zwei stärkere Maschinen mit 83 oder  
97 PS stehen zur Auswahl sowie die wirt-  
schaftliche 66 PS-Version. Es sind moderne,  
abgasgefilterte Motoren mit oblengender

Nockenwelle und 5fach gelagerter Kurbel-  
welle — Opel-Motoren: robust, langlebig, wirt-  
schaftlich und zuverlässig.

**... und gesteigertem Komfort**  
Auch innen zweckmäßige, auf Komfort aus-  
gerichtete Verbesserungen: anatomisch  
geformte Sitze mit geschmackvoller Polster-  
ausstattung, neugestaltete Instrumententafel  
und Tunnelkonsole...

Für wirtschaftlichen Service sorgt der  
Opel-EUROSERVICE mit über 6.500  
Kundendienstbetrieben.  
Einen Rekord II gibt es schon für  
DM 9.285,— a.W.



Opel Rekord II. Die neue Generation.



Sehr vernünftig, wie aufwendig die Sicherheitstechnik im  
PEUGEOT 504 geraten ist.

Wahres Fahrvergnügen wächst mit den investierten Sicherheits-  
maßnahmen. Beim PEUGEOT 504 bedeutet das: Zweikreis-Brems-  
anlage, Scheibenbremsen vorn, Bremskraftverstärker, Bremskraftregler,  
Kontrollleuchte für das gesamte Bremssystem, Verbundglas-Front-  
scheibe, beheizbare Heckscheibe und Kurvenstabilisatoren.

Für Fahrer und Passagiere ist die Sicherheit mit viel Komfort  
verbunden. 4 Türen, langer Radstand, anatomisch perfekt  
geformte Einzel-Liegesitze vorn, Automatikgürte.  
Mit weniger sollten Sie sich nicht mehr zufrieden geben.

PEUGEOT 504 L: 1796 ccm, 58 kW (79 DIN PS), 154 km/h  
PEUGEOT 504 GL: 1971 ccm, 71 kW (96 DIN PS), 164 km/h  
Ausstattung T1 (Abb.): 1971 ccm, 78 kW (106 DIN PS), 173 km/h

**PEUGEOT**  
Bekenntnis zur Qualität



Alle weiteren Informationen erhalten Sie bei jedem PEUGEOT-Vertragshändler oder von  
PEUGEOT AUTOMOBILE DEUTSCHLAND GMBH, Postfach 537, 6660 Saarbrücken

**KÜNSTLERISCH**

Fotorealistische Zeich-  
nungen prägen in den  
frühen 70ern die Opel-  
Werbewelt. Später gab es  
dann auch echte Fotos

**BLUMIG**

Wortreich erklären die  
Münchener Werbetexter,  
warum Leistung wichtig  
und warum BMW-Fahrer  
so tolle Hechte sind

Peugeot gibt ein „Bekenntnis zur Qualität“  
ab, das der 504 auch einlöst — jedenfalls me-  
chanisch. Dass die Franzosen ausgerechnet  
ihre Bremsen rühmen, wirkt mit Blick auf un-  
sere Testergebnisse jedoch wie ein Fauxpas.  
Audi, wo man sich nach anfänglichen Sport-  
Ambitionen kurz vor Ablösung der ersten  
100-Generation in der Komfort-Ecke position-  
niert hat, sind spurgenaues Bremsen, die form-  
stabile Fahrgastzelle und gepolsterte Arma-  
turentafeln besondere Erwähnung wert.  
BMW liefert seine eigene Interpretationen zum  
Thema Sicherheit — und die vergnüglichs-  
te Lektüre. Der 5er, lassen die Münchner wissen, sei  
nichts für Fahrer, „die Lethargie mit Sicherheit  
verwechseln“. Letztere hänge von der „Ent-  
schlossenheit, Gas zu geben“ ebenso ab wie von  
der „Überlegenheit, es nicht zu tun“. Und über-  
haupt: „Es gibt Automobile, die fährt man, weil  
man sie sich leisten kann. Einen BMW leistet man  
sich, weil man fahren kann.“ Ein Schelm, wer da  
eine Spitze gegen Mercedes herausliest!



**Souveränität.**

Ein Produkt der Bayerische Motoren Werke AG.

Der Verkehr fordert ebenso die  
Entschlossenheit, Gas zu geben,  
wie die Überlegenheit, es nicht  
zu tun.

Angstlichkeit ist auf der Straße fehl  
am Platz. Und Leichtsinnsrecht  
Der Verkehr braucht einen Fahrer  
mit Gelassenheit, Übersicht und  
Rücksicht und einer kooperativen  
Grundeinstellung. Einen Fahrer,  
der weder Lethargie mit Sicherheit  
verwechselt, noch Unzulänglich-  
keit mit Können. Ein BMW gibt  
diesem Fahrer die Leistung für re-  
aktions schnelles Anpassen eben-  
so wie den Komfort für überlegene  
Ruhe und souveräne Zurückhal-  
tung. Wenn man es mit jedem au-  
nehmen kann, legt man sich mit  
keinem an.

Leistungsfähigkeit ist bei BMW  
kein Selbstzweck. Sondern die  
Voraussetzung für Beweglich-  
keit.

Der Zwang zur Tempoanpassung ist  
untrennbar mit dem Autofahren  
verbunden. Denn der Verkehr for-  
dert schnelles und langsames Be-  
wegen. Und vom Teilnehmer An-  
passung und Anpassungsvermö-  
gen. Das ist mit einem starken

Fahrzeug leichter und sicherer  
möglich als mit einem schwachen.  
Deshalb hat es der Fahrer eines  
BMW leichter, sich verkehrsg-  
erecht zu verhalten.

Es gibt Automobile, die fährt man,  
weil man sie sich leisten kann.  
Einen BMW leistet man sich, weil  
man fahren kann.

Die Vitalität und das feinabgestimmte  
Verhältnis zwischen Fahrleistung  
und Fahrkomfort eines BMW über-  
tragen etwas von ihrer Leichtgän-  
gigkeit und Problemlösigkeit auf  
den Fahrer. Das führt zu der Ent-  
spannung und Gelassenheit, die hel-  
fen, Situationen und kritischen Verkehrs-  
situationen souverän zu überblicken. Fahrer  
einzukalkulieren und die konstruk-  
tive Überlegenheit des eigenen  
Automobils intelligent und verant-  
wortungsbewusst einzusetzen. Die  
Leistung und die Fahrbarkeit  
eines BMW geben seinem Fahrer  
ein ausgezeichneter Autofahrer zu  
sein. Einer, der nicht allein mit Hän-  
den und Füßen fährt, sondern mit  
dem Kopf. Vielleicht hat deswegen  
ein BMW-treiber eine gewisse Per-  
sönlichkeit: seinen Fahrer.

BMW 520, BMW 520i, BMW 525

Das Leistungsprofil, die Fahrbarkeit und der Komfort der internationalen Modellreihe  
überlegen in Form, Wirtschaftlichkeit und Preis-Leistungs-Verhältnis.



BMW — Freude am Fahren



FOTOS: C. B. ITTMANN (5), AUTO BILD SYNDICATION, M. PIKSEK



**SANFTMÜTIG**

*Im Grenzbereich untersteuert der Opel zunächst. Später knickt er dann über das kurvenäußere Hinterrad ein*

**PLÜSCHIG**

*Cockpit mit viel 70er-Jahre-Charme und üppiger Instrumentierung. Das Lenkrad stammt aus einem späteren Modell*





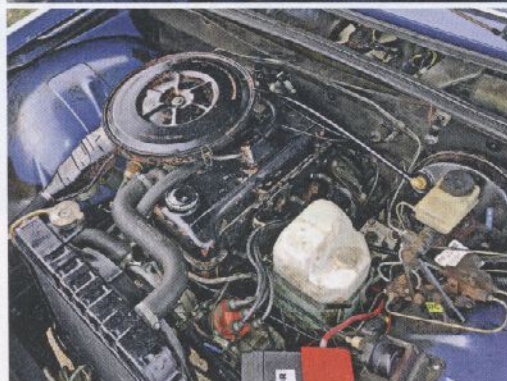
## Opel Rekord D 2000 S Berlina

*„Schöne Autos bauen“, war die Devise von Rekord-Designer Chuck Jordan – „sonst ist die Technik vergeblich“*



### ÜPPIG

*Hohe Rückenlehnen, großzügige Innenbreite: Im Opel-Fond reist man keineswegs zweiter Klasse*



### GESCHMEIDIG

*Der Zweiliter-Vierzylinder mit 100 PS war ab September 1975 der stärkste Motor im Rekord*



### BEHAGLICH

*Unser Opel fuhr zu Anfang in Nordschweden, das erklärt die selten geordnete Fahrersitzheizung (133 Mark)*

Ellenbogenfreiheit, in der zweiten Reihe allerdings fast genauso viel Knieraum wie der /8. Seine Türen schließen jedoch nicht so satt, und ein „Burg-Gefühl“ wie im Mercedes stellt sich auch deshalb nicht ein, weil der flache Armaturenräger den Eindruck einer eigentümlich hohen Sitzposition erzeugt.

**Durch den 100 PS starken Zweiliter wird der Opel auch in höheren Kreisen satisfaktionsfähig**

Wie anders ist da doch der Opel, in dessen Sessel man sich reinfallen lässt wie in Opas Wohnzimmercouch. Schon das Sitzgefühl passt zur ungemein lässigen Attitüde des Rekord, mit dem Redaktionsmitglied Mario Pukšec, sonst eingefleischter BMW-Fan, das erste Mal „fremdgegangen“ ist.

In der hier versammelten Leistungs-Liga ist die Rüsselsheimer Mittelklasse allerdings nur als 100 PS starkes Topmodell im plüschigen Berlina-Trimms satisfaktionsfähig; für alles obendrüber war der (bereits sechszylindrige) Commodore zuständig. Doch Vorsicht: Bloß nicht unterschätzen! Unter der zeitgeistigen 70er-Jahre-Fassade aus Vinyl Dach, Plastikholz und samtigem Velours stecken durchaus handfeste Talente. Der Lenkung fehlt es um die Mittel-lage zwar ein wenig an Genauigkeit, doch zirkelt sie den zierlichen Rekord zielsicher um die Hütchen. Die weich gelagerte Karosserie schwingt Bodenwellen sanft aus; passend zum optischen Auftritt gibt sich der Opel als entspannter Cruiser. ▶

**KRAFTVOLL**

*Trotz Leistungsdefizit und Automatik lässt der 96 PS starke Vierzylinder sich die Butter nicht vom Brot nehmen*



**GRAZIL**

*Hochbeinig stakt der 504 um die Pylonen. Weiche Federung und Untersteuerneigung begrenzen sein dynamisches Talent*



**CHARMANT**

*Der Peugeot bietet hinten am meisten Platz. Das gut verarbeitete Cockpit ist optisch von höherem Reiz als im Mercedes*

In zu forsch angegangenen Kurven drängt er zunächst über die Vorderachse, im Grenzbereich knickt dann die starre Hinterachse über das kurvenäußere Rad ein, und der Rekord beginnt zu übersteuern.

Der 100 PS starke Vierzylinder gibt sich mit seinem warmen, leicht näselnden Klangbild als Vertreter der „c.i.h.“ („camshaft in head“)-Familie zu erkennen, bei

der die Nockenwelle seitlich im Zylinderkopf rotiert. Schaumgebremst durch die Dreistufenautomatik, fällt er bei den Fahrleistungen zurück, hält den 186 Kilo schwereren Mercedes aber dennoch erfolgreich in Schach. Bei 50 km/h ist der Opel im Innenraum mit 59 dB(A) sogar leiser als der /8; erst obenheraus mischt sich der Vierzylinder akustisch stärker ins Geschehen ein.



**Peugeot 504 GL**

*Das aufpreispflichtige Goldgrün-Metallic (405 Mark) bringt die Form perfekt zur Geltung. Der 504 stammt aus der Feder von Pininfarina-Designer Aldo Brovarone*





FOTOS: C. BITTMANN (5), HERSTELLER (3), ANK-IMAGES, AUTO BILD SYNDICATION

Große Erwartungen weckt der Peugeot, dem der Ruf des „französischen Mercedes“ vorausseilt. Tatsächlich gibt sich unser GL von 1978 überall sichtbar- und auch messbar Mühe, dem /8 den Schneid abzukaufen. Einem anderen Vergleich entzieht er sich indes. Besitzer Michael Semmler hat Doppelscheinwerfer nachgerüstet, wie sie den US-Exportmodellen und in den Baujahren 1976/77 der Topversion

TI vorbehalten waren. Der „Augenaufschlag von Sophia Loren“, den Stilpapst Pininfarina in der Leuchtengrafik des Franzosen zu entdecken glaubte, ist damit passé. Darüber, was schöner aussieht, lässt sich beim Bordeaux oder Barolo trefflich streiten. Später vielleicht – jetzt geht es erst mal auf die Teststrecke.

Bei den Fahrleistungen lässt sich der 504 die Butter schon mal nicht vom



Wüstenschiff: ramponierter 504 in der Oase Siwa in Ägypten

## KEIN JENSEITS IN AFRIKA

► **ZIGTAUSENDE PEUGEOT 504**, die in Europa für tot erklärt wurden, lebten (und leben) in Afrika weiter. Ob als Taxi in Tansania oder als Gemüselaster in Gabun: Vom Rost zerfressen und mit krummen Achsen hält der unverwüsthliche Franzose bis heute einen Teil des „Schwarzen Kontinents“ mobil.

Zeitweise lief er dort sogar vom Band: Erst im Dezember 2005 endete nach 37 Jahren die 504-Produktion im nigerianischen Kaduna. Die Afrika-Versionen (immer mit hinterer Starrachse) besaßen Plastikstoßfänger und eine serienmäßige Klimaanlage; 425 000 Stück wurden gebaut. In Ägypten macht der 504 mittlerweile auch als Liebhaberauto Karriere. Die Facebook-Seite des Peugeot 504 Club Egypt zählt bereits über 28 000 Likes.

Eine weitere 504-Fabrik befand sich im chinesischen Guangzhou. Dort entstanden in einem Joint-Venture zwischen Peugeot und lokalen Investoren von 1987 bis 1997 etwa 100 000 Pick-ups.

In Europa schätzten die 1979 eingeführte Pritsche nicht nur französische Weinbauern. Der bayerische Reisemobilhersteller Bimobil bot auf ihrer Basis einen Camper mit Alkovenbett, Küche, Waschräum und Vierer-Sitzgruppe an. Allradspezialist Dangel aus Senthem im Elsass rüstete ab 1980 Pick-ups und

das 504-Kombimodell „Break“ auf 4x4-Technik und höhere Bodenfreiheit um. Von Karosseriebauer Heuliez stammt eine „Loisirs“ (frz. „Freizeit“) genannte Studie, die 1979 das Konzept des zwei Jahre zuvor gestarteten Matra Simca-Rancho aufgriff, aber nicht in Serie ging.



Langlebig: Die 504-Produktion lief in Nigeria bis 2005



Hochbeinig: Dangel-Pick-up mit Allradantrieb



Vielseitig: Freizeitauto-Studie Loisirs von Heuliez

**SPARTANISCH**

*Serienmäßig lieferte Mercedes nur das Nötigste, für Luxus war die Aufpreisliste da. Typisch: Fuß-Feststellbremse mit Zughebel links vom Lenkrad*



**EIGENWILLIG**

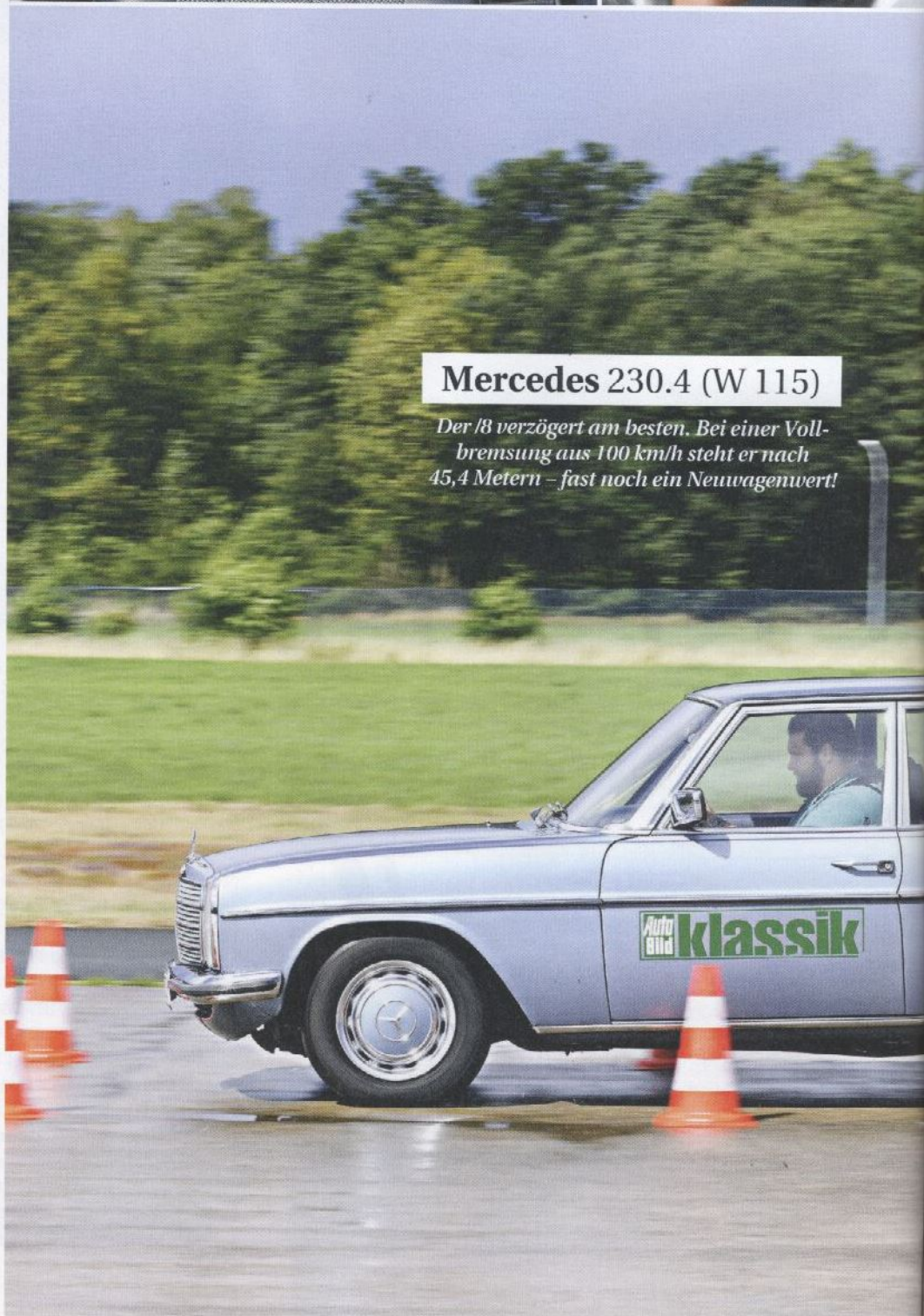
*Der „Lenkstockkombinationsschalter“ für Blinker, Wischer und Fernlicht ist eine Mercedes-Spezialität*

Baguette nehmen. Trotz Automatik hängt er den /8 bei den Sprintprüfungen ab. Wie gut der etwas brummige Peugeot-Vierzylinder im Futter steht, zeigt sich auch daran, dass er die Null-auf-100-Werksangabe (16,4 s) um satte 1,7 Sekunden unterbietet.

Auch beim Komfort ist der Franzose dem Mercedes überlegen. Bodenwellen bügelt er glatt wie eine Sänfte, Teerflicken saugt die feinfühligere Federung auf wie ein Kleenex-tuch verkleckerten Rotwein. Seine Aversion gegen wesensfremde Kurvenhektik lebt der 504 mit plumpem Untersteuern allerdings noch unverhohlener aus als der /8. Mit haftungsstärkeren Reifen ließe sich der Grenzbereich vermutlich ausdehnen. Auch beim Verzögern zeigen sich die Defizite der montierten Vredestein Sprint Classic: Mit 57,9 Metern hat der Peugeot den längsten Bremsweg.

Der Mercedes steht nach 45,4 Metern, zweieinhalb Wagenlängen früher. Eine Blöße gibt er sich beim Thema Sicherheit auch sonst nicht. Abrupte Ausweichmanöver wie den „Elchtest“ lässt er stoisch über sich ergehen. Die behäbigen Lenkreaktionen zeigen jedoch, dass er sportliche Gangart eher als lästiges Übel betrachtet denn als Maßnahme zur Steigerung des fahrerischen Lustgewinns.

Unser 230.4 verkörpert im /8-Kosmos die goldene Mitte. Während seine Dieselbrüder noch damit beschäftigt sind, Rußwolken aus dem Auspuff



**Mercedes 230.4 (W 115)**

*Der /8 verzögert am besten. Bei einer Vollbremsung aus 100 km/h steht er nach 45,4 Metern – fast noch ein Neuwagenwert!*



**BESCHÄFTIGT**

Der Vierzylinder M 115 hat Mumm, mit fast 1400 Kilo Auto allerdings auch gut zu tun



**GEIZIG**

Der optische Eindruck trägt. Zwar bietet der /8 am meisten Kopffreiheit. Lehnen und Beinauflagen sind im Vergleich aber am kürzesten



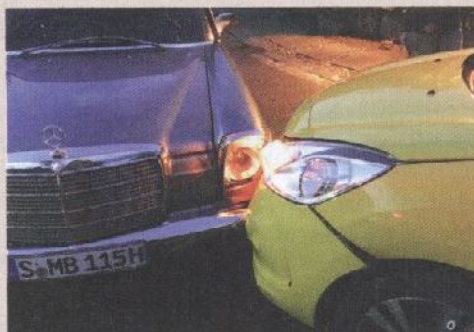
# Dauertest-Tagebuch

123758 – 124845 **TEIL 18**

**124 400 km** Keitum auf Sylt, 7. September, 20.29 Uhr: Ein gelber Citroën DS3 nimmt unserem Dauertest-Mercedes die Vorfahrt. Peng! Die Fahrerin des kleinen Franzosen und der Redakteur sind unverletzt, aber der /8 ist ganz schön zerknautscht. Und das so kurz vor der Hamburg-Berlin-Klassik (siehe Seite 150)! Aber die Mechaniker unserer Stammwerkstatt (Aust) ziehen den Kotflügel (provisorisch) wieder erstaunlich gerade.

**Kosten:**

▶ REPARATUR neue Düsenhülse; Lenkungsöl	<b>204,20 Euro</b>
▶ UNFALLREPARATUR Kotflügel und Scheinwerfer richten	<b>936,15 Euro</b>
▶ DURCHSCHNITTVERBRAUCH	
auf 49 853 Kilometer	<b>11,86 Liter Super/100 km</b>
Ölnachfüllmenge	<b>8,25 Liter (0,17/1000 km)</b>



◀ Der gelbe Citroën DS3 kam von links. Beim Mercedes kostet der Ring um den Scheinwerfer 126 Euro, das Glas 106 Euro, die Zierleiste fast 82 Euro

FOTOS: C. BITTMANN (5), MATTHIAS TECHAU / AUTO BILD

zu drücken, ist er schon über alle Berge. Von den Vergaser-Sechszylindern trennt ihn allenfalls ein Quäntchen Laufkultur. Das früh anstehende maximale Drehmoment erlaubt energischen Antritt und schaltfaules Mitschwimmen.

Dennoch: Überall, wo die Stoppuhr mitläuft, markiert der Benz das Schlusslicht.

Komfort und Sicherheit siedelt er höher an als Tempo und Dynamik. Das reicht zwar bis heute, um die Herzen zu gewinnen (in der Top Ten der beliebtesten Oldtimer steht der /8 auf Platz sieben), nicht aber für den Sieg in diesem Vergleich. Den holt, wenn auch knapp, ein anderer Mercedes, nämlich der französische.

## AUDI 100 GL (C1)



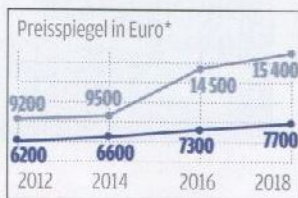
**FACELIFT**  
Bügelalte  
im Kotflügel,  
Kunststoff-  
grill und  
geänderte  
Stoßstangen  
ab August 73

### PLUS/MINUS

Fehlender Hohlraumschutz und mindere Blechqualität haben die erste Generation des Audi 100 (1968-76) frühzeitig dezimiert, daher ist der C1 trotz seiner historischen Bedeutung heute ein seltener Oldtimer. Im Fahrverhalten gibt sich die Ingolstädter Limousine überraschend sportlich und modern, Inneneinrichtung und Verarbeitung lassen bereits den (erst später formulierten) Premium-Anspruch erkennen. Bei sehr frühen Exemplaren aus den Baujahren 1968/69 sowie bei späten Modellen (ab 1974) ist die Rostanfälligkeit besonders hoch. Autos, die heute noch fahren, wurden mit nahezu 100-prozentiger Sicherheit schon mal „gemacht“. Wie gut, sollte die Besichtigung durch einen mit dem Thema Blech vertrauten Baureihenexperten klären; Flickwerk, das sich unter dickem Unterbodenschutz verbirgt, ist weit verbreitet. Haupt-Problemzonen des Audi 100 sind der hinterm Kühler liegende Querträger, die vorderen Längsträger sowie die A-Säulen. Kotflügel und Radhäuser gammeln wegen fehlender Auskleidung. Auch Stoßdämpferdome, Schweller, Endspitzen und die hinteren Längslenkeraufnahmen erfordern einen prüfenden Blick. Die Motoren gelten als thermisch sensibel, das 112-PS-Aggregat des Topmodells GL arbeitet an der Leistungsgrenze. Dauervollgas kann zu Haarrissen im Block des Vierzylinders führen; auch eingelaufene Ventilschäfte und verhärtete Ventilschaftdichtungen kommen zuweilen vor. Getriebe-seitig plagen Audi-Fahrer verschlissene Lager und Synchronringe, erkennbar an labberiger Hebelführung und Kratzgeräuschen beim Schalten.

### MARKTLAGE

Das biedere Image dämpfte jahrelang die Nachfrage, doch inzwischen hat die Szene den C1 entdeckt. Die vergleichsweise geringe Zahl an Autos sorgt bei überschaubarem Angebot für steigende Preise. Bei Exemplaren im Sammlerzustand fiel der Wertzuwachs durch eine sprunghafte Aufwärtsentwicklung in den Jahren 2015/16 überproportional stark aus. Sie werden mittlerweile rund ein Drittel höher gehandelt als vergleichbare Mercedes /8, dürften kurzfristig allerdings kaum noch viel teurer werden.



### ADRESSEN

- **Clubs** Übersicht (auch regional) auf [www.audi-club-international.de/clubs/](http://www.audi-club-international.de/clubs/)
- **Bücher** C. Steiger/T. Wirth: Audi 1965-1975 - Die entscheidenden Jahre, 136 S., Heel-Verlag, antiquarisch um 20 Euro; Modrow/Bauditz: Audi 100 - alle Modelle von 1968 bis 1994, 192 S., Heel-Verlag, 14,99 Euro

### TECHNISCHE DATEN

**Motor:** Reihenvierzylinder (Typ ZJ), vorn längs, seitliche Nockenwelle, über Kette angetrieben, zwei Ventile pro Zylinder, Fallstrom-Registervergaser (Solex 32/35 TDID)

**Hubraum:** 1871 cm<sup>3</sup> (Bohrung x Hub: 84,0 x 84,4 mm)

**Leistung:** 82 kW (112 PS) bei 5600/min

**max. Drehmoment:** 160 Nm bei 3500/min

**Höchstgeschwindigkeit:** 179 km/h

**Antrieb:** Viergang-Schallgetriebe, Vorderradantrieb

**Fahrwerk:** Einzelradaufhängung, vorn an Doppelquerlenkern, Schraubenfedern u. Querstabilisator, hinten an Torsionskurbel-Längslenkern mit Panhardstab und Drehstabfedern

**Bremsen v./h.:** Scheiben/Trommeln

**Testbereifung:** 185/70 R 14 88 H

**Verbrauch (Werksangabe):** 8,9 l/100 km

**Tank:** 58 l

**Kofferraum:** 650 l

**zul. Gesamtgewicht:** 1550 kg

**Neupreis (1975):** 15 085 Mark

### MESSWERTE

**Beschleunigung 0-50/-80/-100 km/130 km/h:** 4,4/9,3/14,3/27,8 s

**Elastizität (4. Gang) 60-100/80-120 km/h:** 8,2/11,3 s

**Innengeräusch bei 50/100/130 km/h:** 61/66/69 dB(A)

**Wendekreis li./re.:** 11,7/11,3 m

**Bremsweg:** 53,7 m

**Leergewicht/Zuladung:** 1169/381 kg

### KOSTEN

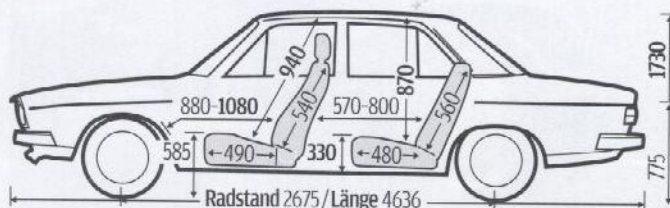
**Steuern pro Jahr:** 192 Euro

**Versicherung (OCC-Beispiel):** 295,41 Euro\*

\*Haftpflicht und Vollkasko, Zustand Note 2, bis 5000 km/Jahr, Einzel-/Doppelgarage

### ERSATZTEILE

Blech ist Mangelware, und auch bei der Technik klaffen teilweise Versorgungslücken. Einiges ist aber noch verfügbar (Wasserpumpe 79 Euro im AT, Stoßdämpfer 179 Euro/St., Bremsscheibe 89 Euro/St.), manches passt von anderen Modellen (Tipps z.B. auf [www.audi-100-coupe-s.de](http://www.audi-100-coupe-s.de)). Anlaufstellen sind freie Händler wie [www.audi-ersatzteil-service.eu](http://www.audi-ersatzteil-service.eu) oder [www.audiersatzteile.de](http://www.audiersatzteile.de); ein bisschen was hat auch die Audi Tradition (<http://trshop.audi.de>).



### ABMESSUNGEN

**INNENBREITE VORN/HINTEN** 1425/1420 mm • **SPURWEITE VORN/HINTEN** 1420/1425 mm • **BREITE** 1730 mm • **TESTBEREIFUNG** Maxxis MP10 Mecotra

### SCHALTSCHEMA

Außer dem Hebelknopf zeigt noch eine Plakette, wo die Gänge liegen



**SCHMUCK**  
Radlaufchrom  
ab Werk, ATS-  
Leichtmetall-  
räder aus dem  
Zubehör



# BMW 520/4 (E12)



**ERSTE SAHNE**  
So makellos sehen die vorderen Schweller nur bei wenigen E12 aus

## PLUS/MINUS

Abgesehen vom Fahrspaß (der so richtig allerdings erst mit den Sechszylindern aufblüht), ist der erste 5er auch historisch interessant: Stilistisch markiert er den Beginn der Ära Paul Bracq, der in den 70ern neben 3er und 7er auch die Studie „BMW Turbo“ zeichnete, die letztlich zum M1 führte. Konzeptionell finden die Münchner mit ihm nach der eher sportbetonten 02-Phase ihre Mitte als Anbieter arrivierter Premiumautos für aktive Fahrer. Wie die meisten zeitgenössischen Rivalen war auch der E12 nur unzureichend gegen Rost geschützt. Weil eine umfangreiche Restaurierung nach wie vor den Fahrzeugwert übersteigt, sollte das Hauptaugenmerk deshalb dem Blechzustand gelten. Generell gilt: Frühe Exemplare rosten stärker als späte (ab August 1976, zu erkennen an der um die BMW-Doppelniere leicht gewölbten Haube). Neuralgische Zonen sind Federbeindome, Kotflügel-Stützbleche, die A-Säulen-Basis, vorderer und hinterer Scheibenrahmen, Türkanten, Schweller und Radläufe. Auch die Bleche unterhalb der Stoßstange gammeln oft. Der Tank rostet im Spritzbereich der Hinterachse an der Kante zwischen Ober- und Unterseite durch. Ein markentypisches Problem sind bläuernde Motoren, die auf verhärtete Ventilschaftdichtungen und/oder verschlissene Kolbenringe hindeuten; bei stark beanspruchten Autos können zudem Zylinderkopfrisse vorkommen. Von diesem Problem sind auch die Sechszylinder betroffen, die wegen höherer Leistung und besserer Laufkultur bei den Markenfans deutlich beliebter sind.

## MARKTLAGE

Ein großer Teil der Erstserien-E12 überlebte die Gebrauchtwagenphase nicht, daher entfällt das Gros des Angebots heute auf Fahrzeuge ab der Modellpflege im Herbst 1976. Sechszylindertypen dominieren. Je nach Zustand kann ein 525 bis zu doppelt so teuer sein wie ein 520/4. Während Durchschnittsexemplare stagnieren, können Top-Autos mit geringer Laufleistung hohe Preise erreichen. Unseren Fotowagen (EZ 6/1973, ein Vorbesitzer, 28.500 km, HU neu) bietet Ralf Bültmann in Sindelfingen für 13.900 Euro an. Kontakt: 0170/7917543



## ADRESSEN

- **Club** BMW Club 5er E12 und E28 IG, [www.e12e28.de](http://www.e12e28.de)
- **Bücher** H. J. Schneider: BMW 5er Technik + Typen, 208 S., Schneider Media, ab 13,90 Euro; D. Korp: BMW 518/520/520i Vierzylinder - Jetzt helfe ich mir selbst Bd. 36, 236 S., Motorbuch Verlag, 29,90 Euro

FOTOS: C. BITTMANN (6)

## TECHNISCHE DATEN

<b>Motor:</b> Reihenvierzylinder (M10), vorn längs, eine oben liegende Nockenwelle, über Kette angetrieben, zwei Ventile pro Zyl., zwei Gleichdruckvergaser (Stromberg 175 CDE1)
<b>Hubraum:</b> 1990 cm <sup>3</sup> (Bohrung x Hub 89,0 x 80,0 mm)
<b>Leistung:</b> 85 kW (115 PS) bei 5800/min
<b>max. Drehmoment:</b> 165 Nm bei 3700/min
<b>Höchstgeschwindigkeit:</b> 176 km/h
<b>Antrieb:</b> Viergang Schaltgetriebe, Hinterradantrieb
<b>Fahrwerk:</b> Einzelradaufhängung, vorn an Querlenkern, hinten an Schräglenkern, rundum McPherson-Federbeine mit hochgelegten Schraubenfedern u. integrierten Öldruckstoßdämpfern, Gummi-Zusatzfedern
<b>Bremsen v./h.:</b> Scheiben/Trommeln
<b>Testbereifung:</b> 175/80 R 14 T
<b>Verbrauch (Werksangabe):</b> 10,7 l/100 km
<b>Tank:</b> 56 l
<b>Kofferraum:</b> 440 l
<b>zul. Gesamtgewicht:</b> 1680 kg
<b>Neupreis (1973):</b> 14 421 Mark

**ERSTE HILFE**  
Bordwerkzeug im praktischen Klappfach an der Innenseite des Heckdeckels



**ERSTE SERIE**  
Große „5“ und kleine „20“, Tankstutzen neben dem Rücklicht

## MESSWERTE

<b>Beschleunigung 0-50/-80/-100 km/130 km/h:</b> 4,4/8,6/13,1/23,2 s
<b>Elastizität (4. Gang) 60-100/80-120 km/h:</b> 7,4/10,3 s
<b>Innengeräusch bei 50/100/130 km/h:</b> 60/68/72 dB(A)
<b>Wendekreis li./re.:</b> 11,2/10,6 m
<b>Bremsweg:</b> 53,2 m
<b>Leergewicht/Zuladung:</b> 1283/417 kg

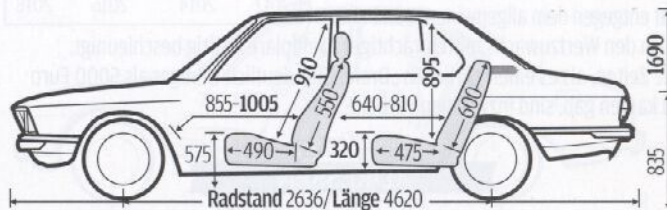
## KOSTEN

<b>Steuern pro Jahr 192 Euro</b>
<b>Versicherung (OCC-Beispiel) 295,41 Euro*</b>

\*Haftpflicht und Vollkasko, Zustand Note 2, bis 5000 km/Jahr, Einzel-/Doppelgarage

## ERSATZTEILE

Die herstellereigene Klassiksparte ist gut sortiert; ein nach Baugruppen gegliederter Onlineshop hilft bei der Teilesuche (<https://shop.bmw-classic.de>). Anders als bei vielen anderen 70er-Jahre-Oldtimern ist die Versorgungslage auch beim Blech entspannt (z.B. Kotflügel vorn 205 Euro). Etwas günstiger kaufen E12-Schrauber bei freien Spezialisten wie [www.wallothnesch.com](http://www.wallothnesch.com) (Kühler 210 Euro, Wasserpumpe 47 Euro, Bremsscheibe ab 37 Euro/St.).



## ABMESSUNGEN

**INNENBREITE VORN/HINTEN** 1390/1385 mm • **SPURWEITE VORN/HINTEN** 1406/1442 mm • **BREITE** 1690 mm • **TESTBEREIFUNG** Uniroyal Rain Expert 3

\* Obere Preiskurve: 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. Untere Kurve: Preise für Autos in Zustand 3, d. h. mit Gebrauchsspuren, ohne größere technische und optische Mängel, voll fahrbereit und verkehrssicher. Keine Durchrostungen. Keine sofortigen Arbeiten notwendig; Quelle: Classic Data.

## OPEL REKORD D 2000 S BERLINA



**SCHWACHSTELLE**  
Die Wasserpumpe geht häufig kaputt, Ersatz kostet aber nur 39 Euro

### PLUS/MINUS

Der Rekord D (1971-77) ist dank seiner leicht amerikanischen Attitüde ein sehr lässiger Oldtimer und verströmt vor allem in der plüschigen Berlina-Ausführung viel 70er-Jahre-Flair. Als 100 PS starker Zweiliter mischt er auch im heutigen Verkehr problemlos mit. Die c.i.h.-Motoren sind robust und wartungsfreundlich, Wasserpumpen und Zündverteiler geben aber öfter mal den Geist auf. Auch Ölverlust kommt häufig vor. Vorsicht: Sifft der Opel am hinteren Kurbelwellenausgang, muss zur Erneuerung des Dichtrings das Getriebe raus. Eine Schwachstelle der Lenkung sind ausgeschlagene Spurstangen und Umlenkhebel. Kummer machen gelegentlich auch die hinteren Trommelbremsen, bei denen die Reibscheiben der Einstellexzenter brechen können. Während die Technik, von wenigen Ausnahmen abgesehen, leicht zu reparieren ist, gestaltet sich die Sanierung von Rostschäden aufwendig. Viele Autos wurden früher hemdsärmelig über den TÜV geschweißt, Blech-Patchwork ist daher keine Seltenheit. Größte Schwachstelle sind die vorderen Längsträger. Sie faulen im Bereich der sogenannten Rahmenbögen, wo sich mehrere Bleche überdecken. Um die Schweller auf ihren Zustand zu überprüfen, sollten die Edelstahlleisten demontriert werden. Hinten gammelt es vor allem unter den Endspitzen der Seitenteile, die mit ihren inneren Verstärkungsprofilen ein ideales Rostbiotop bilden - vor allem auf der rechten Fahrzeugseite, da sich dort in einem Hohlraum neben der Tankhalterung aufgewirbelter Straßenschmutz sammelt. Dieser reißt in vielen Fällen auch den Tank selbst und seine Aufhängungen mit ins Verderben.

### MARKTLAGE

Im Gegensatz zu Coupés und Caravans ist die Rekord-D-Limousine recht häufig im Angebot. Wirklich gute Autos sind allerdings die Ausnahme. Preislich bewegen sie sich auf den fünfstelligen Bereich zu. Das wachsende Interesse an der Baureihe hat entgegen dem allgemeinen Trend aber auch den Wertzuwachs mittelprächtiger Exemplare kräftig beschleunigt. Die Zeiten, als es einen ehrlichen „Dreier“ für deutlich weniger als 5000 Euro zu kaufen gab, sind inzwischen vorbei.



### ADRESSEN

- **Clubs** Alt Opel IG, [www.alt-opel.eu](http://www.alt-opel.eu); Rekord D/Commodore B Club Deutschland, [www.commodore-b.com](http://www.commodore-b.com)
- **Buch** F. Dietz: Opel Rekord & Commodore 1963-1986 - Entwicklung, Geschichte, Technik, 192 S., Heel-Verlag, 29,90 Euro

### TECHNISCHE DATEN

<b>Motor:</b> Reihenvierzylinder, vorn längs, seitliche Nockenwelle im Zylinderkopf, über Kette angetrieben, zwei Ventile pro Zyl., Register-Fallstromvergaser (Zenith)
<b>Hubraum:</b> 1979 cm <sup>3</sup> (Bohrung x Hub 95,0 x 69,8 mm)
<b>Leistung:</b> 74 kW (100 PS) bei 5200/min
<b>max. Drehmoment:</b> 155 Nm bei 3600/min
<b>Höchstgeschwindigkeit:</b> 165 km/h
<b>Antrieb:</b> Dreistufenaut. (Serie: Viergang-Schaltg.), Hinterradantrieb
<b>Fahrwerk:</b> vorn Einzelradaufhängung an Doppelquerlenkern, hinten Starrachse mit Längslenkern u. Panhardstab, rundum Schraubenfedern und Teleskopstoßdämpfer
<b>Bremsen v./h.:</b> Scheiben/Trommeln
<b>Testbereifung:</b> 175/80 R 14 88 T
<b>Verbrauch (Werksangabe):</b> 12,0-13,5 l/100 km
<b>Tank:</b> 70 l
<b>Kofferraum:</b> 408 l
<b>zul. Gesamtgewicht:</b> 1595 kg
<b>Neupreis (1977):</b> 17 183 Mark (inkl. Automatik)

### MESSWERTE

<b>Beschleunigung 0-50/-80/-100 km/130 km/h:</b> 5,1/10,3/15,7/36,9 s
<b>Elastizität (4. Gang) 60-100/80-120 km/h:</b> 9,2/17,2 s
<b>Innengeräusch bei 50/100/130 km/h:</b> 59/66/71 dB(A)
<b>Wendekreis li./re.:</b> 10,9/10,9 m
<b>Bremsweg:</b> 50,3 m
<b>Leergewicht/Zuladung:</b> 1192/403 kg

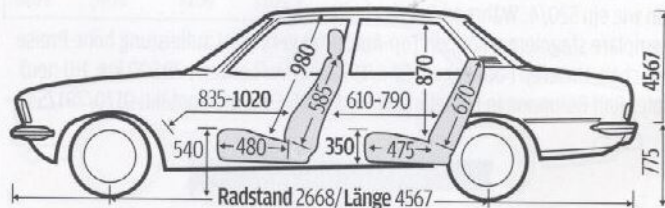
### KOSTEN

<b>Steuern pro Jahr</b> 192 Euro
<b>Versicherung (OCC-Beispiel)</b> 295,41 Euro*

\*Haftpflicht und Vollkasko, Zustand Note 2, bis 5000 km/Jahr, Einzel-/Doppelgarage

### ERSATZTEILE

Bei Opel ist nichts mehr zu holen, die Versorgung läuft ausschließlich über freie Händler (z.B. [www.altopelhilfe.de](http://www.altopelhilfe.de), [www.o-t-r.de](http://www.o-t-r.de), [www.opel-classic-parts.com](http://www.opel-classic-parts.com)). Einen D-Rekord technisch in Schuss zu halten, klappt problemlos (Wasserpumpe 39 Euro, Stoßdämpfer vorn 59 Euro/St., Bremscheiben 59 Euro/Satz). Auch Karosserieteile und Reparaturbleche sind erhältlich (Endspitze 69 Euro, Frontmaske 429 Euro, Radlauf 73 Euro, Rahmenbogen 69 Euro).



### ABMESSUNGEN

**INNENBREITE VORN/HINTEN** 1460/1420 mm • **SPURWEITE VORN/HINTEN** 1431/1412 mm • **BREITE** 1718 mm **TESTBEREIFUNG** Goodrich Radial SP 06

**KLEINER LUXUS**  
Außenspiegelverstellung von innen war Teil der Berlina-Ausstattung



**AMI-STYLE**  
Dreistufenautomatik mit gekröpftem T-Bar-Wählhebel (1175 Mark)

# PEUGEOT 504 GL



**PAKETPREIS**  
Schiebedach  
und Automatik  
bündelte  
Peugeot  
1973 zum  
Aufpreis von  
2010 Mark

## PLUS/MINUS

Den Beinamen „französischer Mercedes“ verdiente sich der Peugeot 504 (1968-83) mit Haltbarkeit, Komfort und feiner Qualität. Einem /8 war er allerdings auch dann (mindestens) ebenbürtig, wenn es darum ging, sich unter Streusalzeinwirkung in Wohlgefallen aufzulösen. Besonders hart trifft es Modelle, die in den späten 70er-Jahren gebaut wurden. Im Bereich des Vorderwagens befällt der Rost bevorzugt Kotflügelkanten und Stehbleche; auch die Federbeindome sind oft morsch. Kritisch ist fortgeschrittene Korrosion außerdem im Bereich der A-Säulen und Schweller sowie an den Längsträgern zu beiden Seiten des Getriebes. Im hinteren Bereich der Karosserie sind vor allem die Radläufe sowie der Kofferraumboden und die Heckschürze gefährdet. Beim Kauf sollte schwerpunktmäßig auf den Blechzustand geachtet werden, da schon die Kosten für eine Teilrestauration den Fahrzeugwert übersteigen können. Leichter und günstiger als Rostschäden lassen sich Technikmängel beheben - sofern das überhaupt notwendig ist, denn die 504-Mechanik gilt als anspruchslos und zäh. Nicht ohne Grund verkraften viele Autos bis heute ohne jegliche Pflege den harten Alltag auf den Schotterpisten Afrikas. Zu den Schwachstellen der Vergasermotoren zählen durchgeblasene Kopfdichtungen und defekte Thermoschalter, die zur Überhitzung führen können. Die 106 PS starken, ab 1973 angebotenen TI-Modelle mit Kugelfischer-Einspritzung sind ebenfalls nicht als kapriziös bekannt. Kommt es hier zu Problemen mit der Kraftstoffversorgung, sind Selbstschrauber mit ihrem Latein allerdings schnell am Ende.

## MARKTLAGE

Von den 210 000 in Deutschland zugelassenen 504 endeten nach den Salzwintern der 70er- und 80er-Jahre die meisten auf dem Schrott oder in Afrika. Für Limousine und Kombi fanden sich in den einschlägigen Internetbörsen bei Redaktionsschluss keine 20 Einträge. Gute Autos kommen meist aus Frankreich; dort liegt auch das aussichtsreichste Suchgebiet für Interessenten. Wegen der geringen Nachfrage tut sich bei den Preisen wenig. Mittelpflichtige Exemplare stagnieren, der Wertzuwachs bei Top-Autos ist kaum der Rede wert.



## ADRESSEN

- **Club/Website** Amicale Peugeot, [www.amicale-peugeot.de](http://www.amicale-peugeot.de); [www.504forum.de](http://www.504forum.de); [www.michaelsemmler.de](http://www.michaelsemmler.de)
- **Buch** Jean-Patrick Baraillé: Peugeot 504 - Modellgeschichte 1968-1983, 168 S., Schneider Media, 29,90 Euro

FOTOS: C. BITTMANN (4), PRIVAT, M. PÜTZH

TECHNISCHE DATEN	
<b>Motor:</b>	Reihenvierzylinder (Typ XN 1), v. längs, seitliche Nockenwelle, über Kette angetrieben, zwei Ventile pro Zyl., Doppel-Registervergaser (Solex 32/35 TMIMA)
<b>Hubraum:</b>	1971 cm <sup>3</sup> (Bohrung x Hub 88,0 x 81,0 mm)
<b>Leistung:</b>	Leistung 71 kW (96 PS) bei 5200/min
<b>max. Drehmoment:</b>	160 Nm bei 3000/min
<b>Höchstgeschwindigkeit:</b>	158 km/h
<b>Antrieb:</b>	Dreistufenaut. (Serie: Viergang-Schaltg.), Hinterradantrieb
<b>Fahrwerk:</b>	vorn Einzelradaufhängung an Dreiecksquerlenkern, hinten an Längslenkern, rundum Schraubenfedern, Teleskopstoßdämpfer und Drehstab-Stabilisatoren
<b>Bremsen v./h.:</b>	Scheiben/Trommeln
<b>Testbereifung:</b>	175 HR14 88 H
<b>Verbrauch (Werksangabe):</b>	11,4 l/100 km
<b>Tank:</b>	56 l
<b>Kofferraum:</b>	420 l
<b>zul. Gesamtgewicht:</b>	1710 kg
<b>Neupreis (1978):</b>	17 845 Mark (inkl. Automatik und Schiebedach)

**ROSTZONE**  
Die vorderen Federbeindome können von oben und von unten gammeln



**EXPORT-LOOK**  
Doppelscheinwerfer trugen nur US-Modelle und die TI von 1976/77

MESSWERTE	
<b>Beschleunigung 0-50/-80/-100 km/-130 km/h:</b>	4,9/9,8/14,7/30,2 s
<b>Elastizität (4. Gang) 60-100/80-120 km/h:</b>	8,5/13,6 s
<b>Innengeräusch bei 50/100/130 km/h:</b>	63/68/71 dB(A)
<b>Wendekreis ll./re.:</b>	10,6/11,1 m
<b>Bremsweg:</b>	57,9 m
<b>Leergewicht/Zuladung:</b>	1215/495 kg

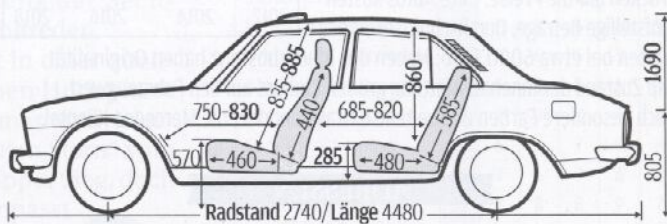
## KOSTEN

<b>Steuern pro Jahr</b>	192 Euro
<b>Versicherung (OCC-Beispiel)</b>	295,41 Euro*

\*Haftpflicht und Vollkasko, Zustand Note 2, bis 5000 km/Jahr, Einzel-/Doppelgarage

## ERSATZTEILE

Dank langer Produktionszeit und weltweiter Verbreitung (siehe S. 27) ist die Versorgung gesichert, vor allem bei technischen Komponenten. Anlaufstellen für Schrauber sind Spezialisten wie [www.loewendoctor.de](http://www.loewendoctor.de) oder [www.retro-saar.net](http://www.retro-saar.net). Preisbeispiele: Kotflügel (Nachfertigung) 77 Euro, Wasserpumpe 52 Euro, Bremsscheiben 114 Euro/Paar. Auch Peugeot betreibt seit kurzem einen Online-Shop für Oldie-Teile ([www.pieces-de-rechange-classic.com](http://www.pieces-de-rechange-classic.com)).



ABMESSUNGEN	
<b>INNENBREITE VORN/HINTEN</b>	1430/1400 mm
<b>SPURWEITE VORN/HINTEN</b>	1429/1360 mm
<b>BREITE</b>	1690 mm
<b>TESTBEREIFUNG</b>	Vredestein Sprint Classic

\* Obere Preiskurve: Preise für Autos in Zustand 2, d. h. gutem Zustand: entweder seltener, guter, unrestauroierter Originalzustand oder fachgerecht und aufwendig restauriert; technisch einwandfrei und mit leichten Gebrauchsspuren. Untere Kurve: Preise für Autos in Zustand 3, d. h. mit Gebrauchsspuren, ohne größere technische und optische Mängel, voll fahrbereit und verkehrssicher. Keine Durchrostungen. Keine sofortigen Arbeiten notwendig; Quelle: Classic Data.

## MERCEDES-BENZ 230.4 (W 115)



**SANIERUNG**  
Schweller, Radlauf und hinteres Seitenteil waren beim Dauertestwagen angegriffen

### PLUS/MINUS

Mit der angeblichen Unverwüstlichkeit ist es so eine Sache: Ewig hält auch ein Mercedes nur bei guter Pflege und vor allem ordentlicher Konservierung. Rost ist das Hauptproblem der von 1968 bis 1976 über 1,8 Millionen Mal gebauten /8-Limousine. Besonders stark gammeln Exemplare aus der Bauzeit bis August 1971 und Modelle der zweiten Serie (ab August 1973). Ungeschweißte Autos findet man so gut wie keine mehr, viele verbergen ihre Wunden unter Spachtel und Verkaufslack. Auch Prädikate wie „Restaurierung durch erfahrenen Mercedes-Meister“ sind keine Garantie für gute Arbeit. Ob fachgerecht saniert wurde, sehen Kenner am Verlauf bestimmter Sicken; bei der Vermittlung von Experten helfen die Clubs (siehe unten). Außer an den üblichen Stellen (Kotflügel, Schweller, Endspitzen, Türböden, Radläufe, Wagenheberaufnahmen) gammelt der /8 gern im Verborgenen; äußerlich sichtbarer Rost ist oft nur die Spitze des Eisbergs. Wie teuer selbst eine Teilrestauration werden kann, hat die Redaktion beim Dauertestwagen selbst erfahren, nachzulesen in Heft 2 und 3/2018. Technische Probleme sind selten und zumeist nicht schwerwiegend, Ausnahmen (vgl. Heft 1/2018: „Der Stromberg-Versager“) bestätigen die Regel. Bei den Motoren spricht viel für den 230.4, wie hier getestet. Er bietet von den Benzinern die beste Kombination aus Fahrleistungen und Verbrauch. Die Vergaser-Sechszylinder gelten als versoffen und mäßig kultiviert. Einen eigenen Reiz haben die Diesel (55 bis 80 PS), deren stoischer Charakter allerdings nicht jeden glücklich macht.

### MARKTLAGE

An /8ern herrscht kein Mangel. Viele sind allerdings um eine Zustandsnote geschönt, und das Risiko, einem Blender auf den Leim zu gehen, ist hoch. Große Stückzahl und die allgemeine Marktberuhigung drücken auf die Preise. Gute Autos kosten fünfstelligen Beträge, Durchschnittsexemplare starten bei etwa 6000 Euro. Neben der Blechsubstanz haben Originalität und Zustand der Innenausstattung großen Einfluss auf den Fahrzeugwert. Auch besondere Farben und seltene Extras honoriert die Mercedes-Klientel.



### ADRESSEN

- **Clubs** MB /8 Club Deutschland, [www.strichachtclub.de](http://www.strichachtclub.de); Verein der Heckflossenfreunde (vdh), [www.mercedesclubs.de](http://www.mercedesclubs.de)
- **Buch** Michael Rohde: Mercedes-Benz /8 - Mercedes für Millionen, 208 S., Motorbuch-Verlag, 39,90 Euro

\* Obere Preiskurve: 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. Untere Kurve: Preise für Autos in Zustand 3, d. h. mit Gebrauchsspuren, ohne größere technische und optische Mängel, voll fahrbereit und verkehrssicher. Keine Durchrostungen. Keine sofortigen Arbeiten notwendig; Quelle: Classic Data.

### TECHNISCHE DATEN

<b>Motor:</b> Reihenvierzylinder (M 115 V 23), vorn längs, eine oben liegende Nockenwelle, über Kette angetrieben, zwei Ventile pro Zyl., Flachstromvergaser (Stromberg 175 CDI)
<b>Hubraum:</b> 2307 cm <sup>3</sup> (Bohrung x Hub 93,75 x 83,6 mm)
<b>Leistung:</b> 81 kW (110 PS) bei 4800/min
<b>max. Drehmoment:</b> 186 Nm bei 2500/min
<b>Höchstgeschwindigkeit:</b> 170 km/h
<b>Antrieb:</b> Viergang-Schaltgetriebe, Hinterradantrieb
<b>Fahrwerk:</b> vorn Einzelradaufhängung an Doppelquerlenkern, hinten Diagonal-Pendelachse, rundum Schraubenfedern mit Gummi-Zusatzfedern, Teleskopstoßdämpfer u. Drehstab-Stabilisatoren
<b>Bremsen v./h.:</b> v./h. Scheiben/Scheiben
<b>Testbereifung:</b> 175/80 R 14 88 T
<b>Verbrauch (Werksangabe):</b> 11,4 l/100 km
<b>Tank:</b> 65 l
<b>Kofferraum:</b> 530 l
<b>zul. Gesamtgewicht:</b> 1870 kg
<b>Neupreis (1976):</b> 17 504,70 Mark

**LÖSUNG**  
Die Fuß-Feststellbremse wird per Hebelzug schlagartig entriegelt



### MESSWERTE

<b>Beschleunigung 0-50/-80/-100 km/h:</b> 4,6/9,6/16,0/45,1 s
<b>Elastizität (4. Gang) 60-100/80-120 km/h:</b> 10,1/17,6 s
<b>Innengeräusch bei 50/100/130 km/h:</b> 60/64/69 dB(A)
<b>Wendekreis li./re.:</b> 11,1/11,1 m
<b>Bremsweg:</b> 45,2 m
<b>Leergewicht/Zuladung:</b> 1378/492 kg

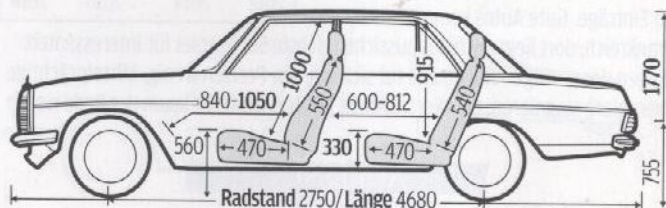
### KOSTEN

<b>Steuern pro Jahr</b> 192 Euro
<b>Versicherung (OCC-Beispiel)</b> 295,41 Euro*

\*Haftpflicht und Vollkasko, Zustand Note 2, bis 5000 km/Jahr, Einzel-/Doppelgarage

### ERSATZTEILE

Der Mythos „Heute bestellt, morgen geliefert“ hält sich hartnäckig, trifft aber nicht mehr zu. Was Mercedes überhaupt noch auf Lager hat, ist zum Teil auch schmerzhaft teuer (z. B. hi. Seitenteil 730 Euro). Gut sortiert sind freie Händler (z.B. [www.autoteile-glauner.de](http://www.autoteile-glauner.de) oder [www.treffpunkt-strich-acht.de](http://www.treffpunkt-strich-acht.de)), der vdh (s. Clubs) unterhält für Mitglieder einen eigenen Vertriebskanal. Preise: Stoßdämpfer 119 Euro, Wasserpumpe 159 Euro, Bremsscheiben 119 Euro/Pair.



### ABMESSUNGEN

**INNENBREITE VORN/HINTEN** 1465/1455 mm • **SPURWEITE VORN/HINTEN** 1448/1440 • **BREITE** 1770 mm • **TESTBEREIFUNG** Fulda Eco Control



MERCEDES-BENZ 230.4 (W 115)

AUDI 100 GL (C1)

OPEL REKORD D 2000 S BERLINA

PEUGEOT 504 GL

BMW 520/4 (E12)

**NEUE SITUATION** Mitte der 70er-Jahre ist Mercedes zwar noch nicht (wie auf dem Bild) das Schlusslicht, aber erstmals auch nicht mehr ganz vorn

# Frankreich holt den Stern vom Himmel!

**H**oppla, was ist da denn schiefgelaufen? Ein Franzose schlägt einen Mercedes. Mon Dieu, wie konnte das passieren?

Unser Testfeld stößt das Fenster zu einer spannenden Phase der Automobilgeschichte auf: Daimler-Benz, seit einer gefühlten Ewigkeit erste Adresse für anspruchsvolle Qualitätsautos, gerät Anfang der 70er-Jahre erstmals ernsthaft unter Druck. Obwohl der /8 nach der Heckflossen-Ära stilistisch und konstruktiv den Aufbruch in die Moderne verkörpert, ist Mercedes' Führungsrolle nicht in Stein gemeißelt – jedenfalls so lange, bis der 123er in der zweiten Hälfte des Jahrzehnts die alte Hackordnung wiederherstellt.

Was ist geschehen? Ab dem Aufbruchjahr 1968 gehen Schlag auf Schlag neue Konkurrenten an den Start. Audi, kurz zuvor noch in Gefahr, am eigenen Zweitakt-Abgas zu ersticken, schwenkt mit unfreiwilliger Schützen-

hilfe aus Stuttgart auf Premiumkurs ein und bringt sich mit dem 100 als ambitionierte Techniker-Marke in Stellung. BMW befreit sich von den Fesseln des 02, verbreitert die Modellbasis und wird als Anbieter von fahraktiven Alltagsautos Mercedes zunehmend gefährlich. Selbst Opel, in den unteren Segmenten eine etablierte Macht, kann mit dem Millionenseller Rekord D plötzlich auch diesseits der Sechszylinder-Liga wieder mitreden.

Und Peugeot? Holt in einer qualitativen und stilistischen Hochphase mit dem ebenso charmanten wie gehaltvollen 504 den „guten Stern“ vom Himmel. Es ist ein knapper Sieg, doch ein verdienter. Und er passt zu einem '68er. Denn wer, wenn nicht die Franzosen, verstünde sich besser auf Revolutionen?

Martin Puthz



max. Punkte	AUDI	BMW	OPEL	PEUGEOT	MERCEDES
-------------	------	-----	------	---------	----------

Wie sie uns anmachen						
Auffälligkeit	10	6	6	7	7	5
Außendesign	10	6	7	8	8	7
Innendesign	10	7	7	6	8	6
Anfassqualität	10	6	7	6	9	8
Verarbeitung	10	7	7	5	8	8
Motorsound	10	8	6	7	5	5
Fahrgeräusche	10	6	6	6	7	7
Motorcharakteristik	10	8	8	6	6	7
Lenkung	10	7	7	6	6	5
Fahrspaß	10	7	8	7	6	5
Sympathiefaktor	10	6	7	9	9	8
Ausgefallenheit	10	6	5	4	6	5
technisches Niveau	10	7	7	6	6	8
historische Bedeutung	10	9	9	7	8	9
<b>Zwischenergebnis</b>	<b>140</b>	<b>96</b>	<b>97</b>	<b>90</b>	<b>99</b>	<b>93</b>
Was sie können						
Platz, Variabilität	10	7	6	7	7	7
Alltagstauglichkeit	10	7	8	8	8	9
Sicherheit	10	6	6	7	5	9
Fahrleistungen	10	7	8	6	6	5
Verbrauch, Reichweite	10	8	6	6	5	7
Abgas, Umweltzonen	10	5	5	5	5	5
Sitzkomfort, Sicht	10	7	7	7	8	8
Federungskomfort	10	6	7	7	9	8
Innengeräuschwerte	10	7	6	7	6	8
Marktpreis	10	6	8	8	9	7
Preisprognose	10	5	5	7	5	4
Unterhaltskosten	10	7	7	7	7	7
Ersatzteilversorgung	10	4	8	7	8	8
Reparaturfreundlichkeit	10	7	7	7	7	7
<b>Zwischenergebnis</b>	<b>140</b>	<b>89</b>	<b>94</b>	<b>96</b>	<b>95</b>	<b>99</b>
<b>Gesamtergebnis</b>	<b>280</b>	<b>185</b>	<b>191</b>	<b>186</b>	<b>194</b>	<b>192</b>

FOTOS: C. BITTMANN (3), G.V. STERNENFELS, K. ENZTHALER