

ADAC**motorwelt**September 1974 **9** B 1034 E**ADAC-Versuch: Wir haben den Auspuff, der doppelt so lange hält!**

In 3½-jährigen Untersuchungen fanden ADAC-Ingenieure heraus, wie der Langzeit-Auspuff gebaut sein muß.

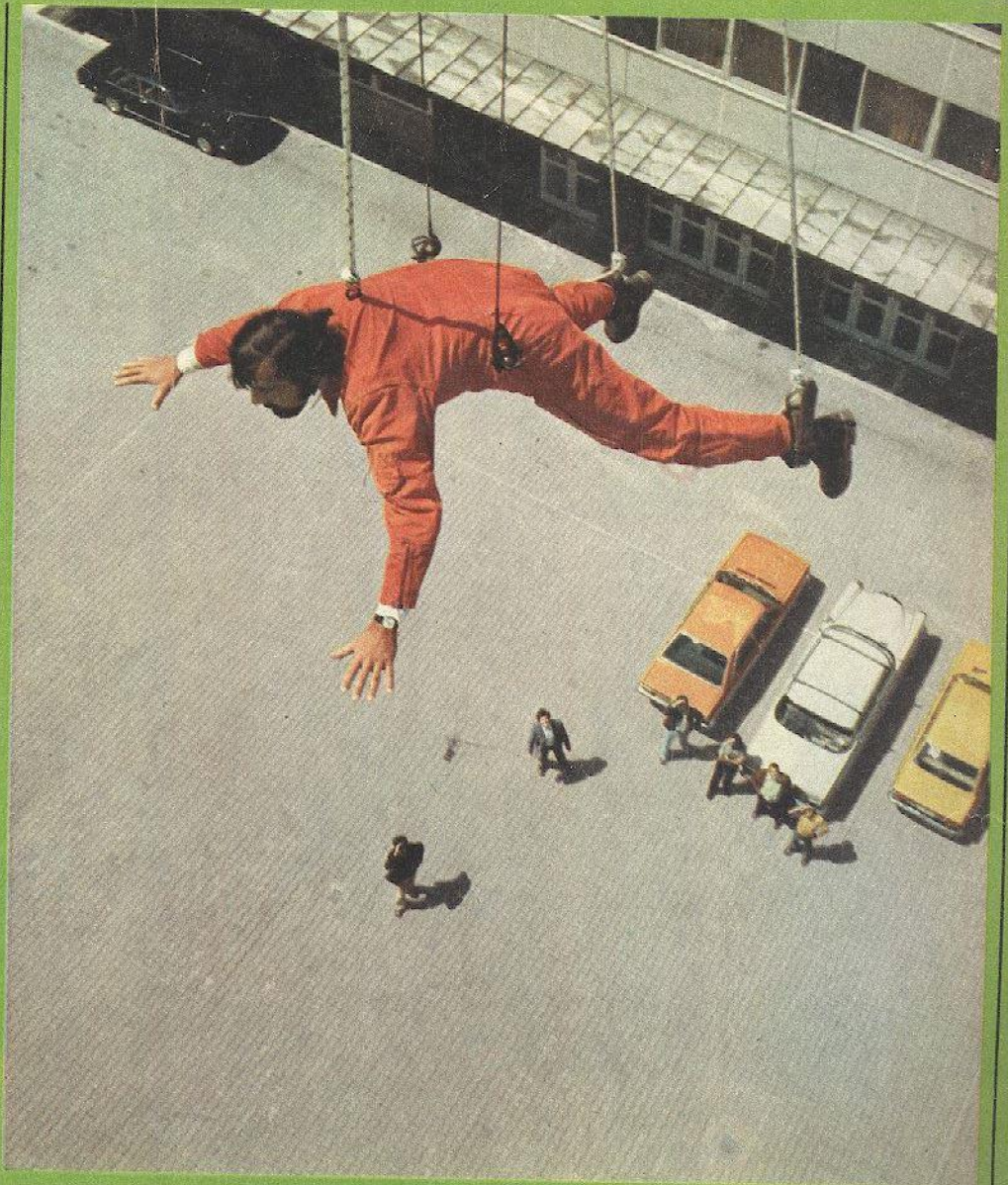
Aber: Will ihn die Industrie?

Seite 18**Ein Autofahrer, der seine Frau nicht ans Steuer läßt, ist dumm.**

Denn dann hat sie keine Übung, wenn's darauf ankommt.

Seite 10**ADAC-Test Peugeot 504 L****Darf der Zoll die Polster aufschneiden? Er darf.**

Ein Report über die unmöglichsten Verstecke im Auto – auf

Seite 12**Ein »Motorwelt«-Redakteur in 25 m Höhe = 80 km/h**

Der ADAC will es einmal ganz deutlich machen:

Ein Frontalzusammenstoß bei 80 km/h entspricht einem Sturz aus 25 m. Bei 60 km/h sind es 14 m. Mit einem



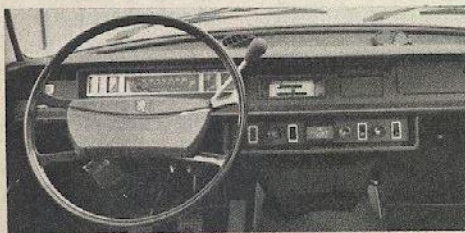
ADAC-Test

Vor 5 Jahren waren 10 000 DM für die meisten Autokäufer eine Schallmauer, die zu durchbrechen als Luxus galt. Ein Opel Rekord L kostete 8000 DM, ein Audi 100 knapp 9000 – was wollte man mehr? Heute dagegen überspringt schon ein gut ausgestatteter Kadett mühelos die 10 000-Mark-Hürde.

Wer es gewohnt war, einen ausgewachsenen Mittelklassewagen zu fahren, geht mit sich zu Rate: soll er auf 12, 13, 14 Mille mitziehen? Oder einen Gebrauchten kaufen? Oder eine Nummer kleiner nehmen?

Beim Studium der Preise wird sein Auge an einem Angebot hängenbleiben: Peugeot 504 L, 1160 kg, das Stück 10 595 DM. Ein Druckfehler? Gibt es in dieser Klasse wirklich noch 1 Kilo Auto für 9.13 DM? Oder ist das etwa einer dieser Krisen-Kastraten, denen man das halbe Triebwerk und die ganze Ausstattung wegoperiert hat?

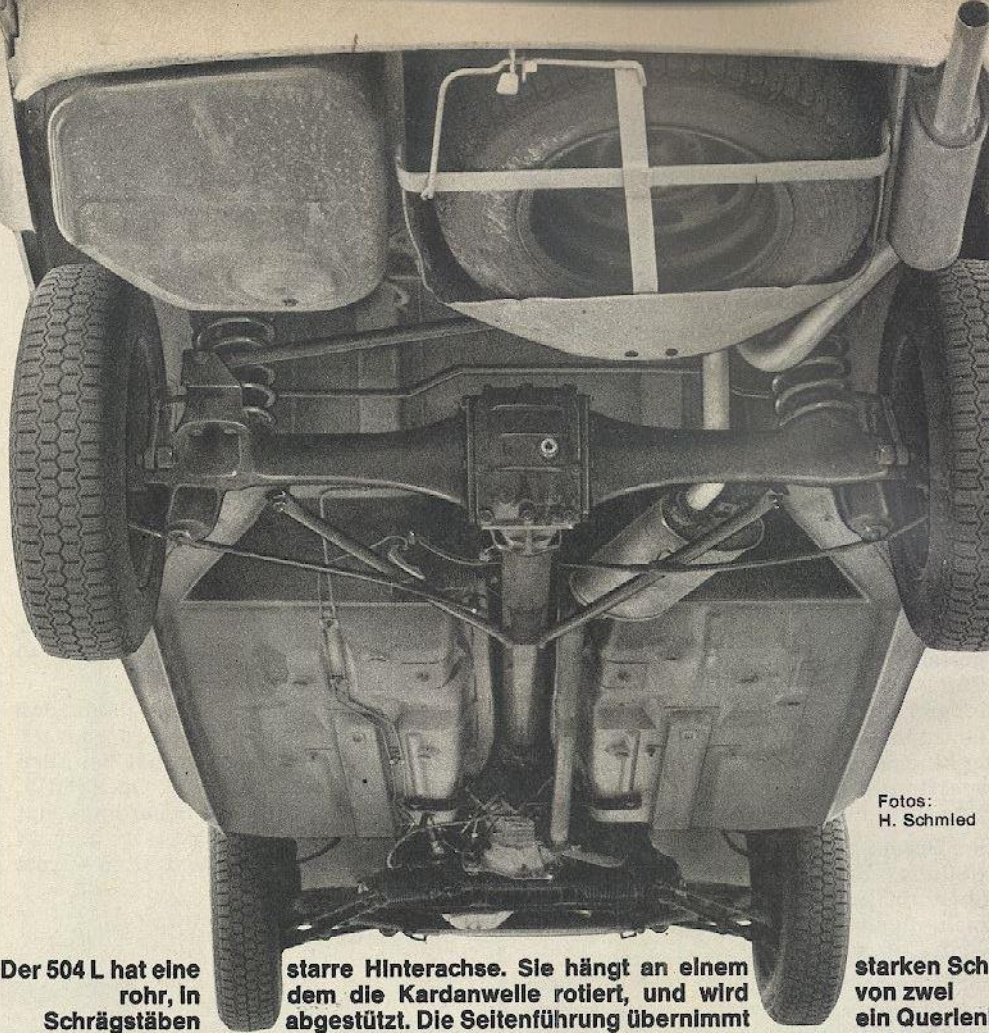
Auf den ersten Blick ist nichts Verdächtiges zu erkennen. Der 504 L sieht von außen ebenso ehrbar aus wie der 504 GL, dessen Knickheck schon seit mehreren Jahren zu unserem Straßenbild gehört. Bei näherem Hinsehen entdeckt man, daß die Türschweller nicht schwarz sind (na und?),



Der 504 L hat zwar das gleiche Lenkrad wie der GL (unten), aber ein abgemagertes Armaturenbrett, Lenkrad-statt Mittelschaltung und keine Mittelkonsole.

daß kein Tankschloß vorhanden ist (na ja) und daß die Gummihörner auf den Stoßstangen fehlen (aha!).

Eingefleischte Peugeot-Fans werden noch am ehesten das grobschlächtige, aber wirkungsvolle Stahlschiebedach vermissen – es ist weder serienmäßig, noch gegen Aufpreis zu haben. Die Entlüftungs-Kiemen in den Heckpfosten sind jedoch vorhanden, ebenso die Rückfahrcheinwerfer und (alle Achtung!) die heizbare Heckscheibe. Zufrieden wandert das Auge in den Innenraum, strahlt in den abblendbaren Rückspiegel, streift anerkennend über die handfesten Haltegriff-Armlehnen an den Türen und die ausklappbare Mittelarmlehne



Fotos: H. Schmiel

Der 504 L hat eine starre Hinterachse. Sie hängt an einem Rohr, in dem die Kardanwelle rotiert, und wird abgestützt. Die Seitenführung übernimmt Vorne ist das Schubrohr mit einem Kreuzgelenk am Getriebeblock befestigt.

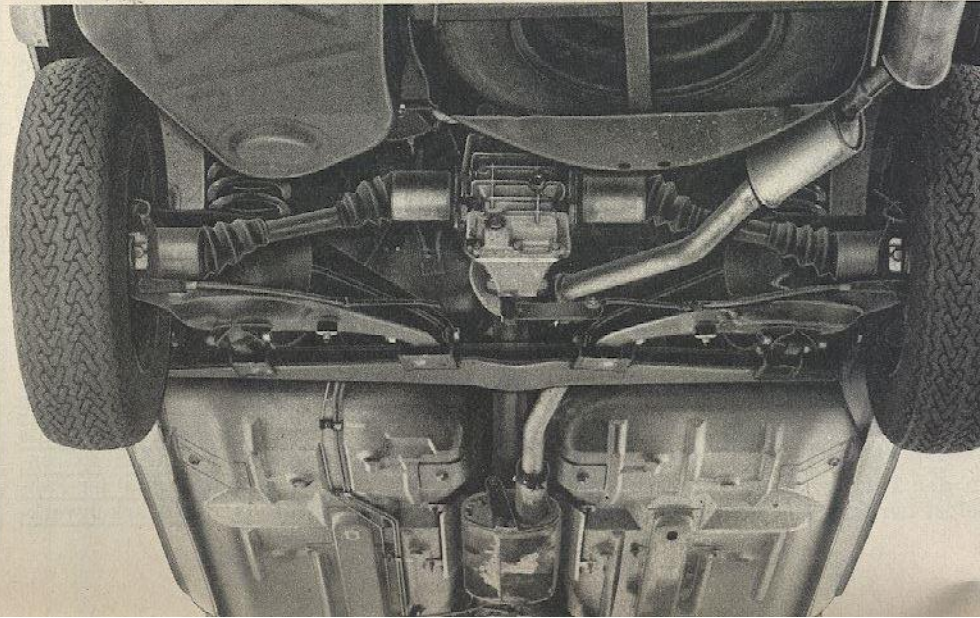
starre Hinterachse. Sie hängt an einem dem die Kardanwelle rotiert, und wird abgestützt. Die Seitenführung übernimmt

starken Sch von zwei ein Querlen

- ★ Großer Innenraum, 4 breite Türen
- ★ Elastischer, laufruhiger Motor für Normalbenzin
- ★ Trotz starrer Hinterachse sichere Fahreigenschaften
- ★ Guter Federungskomfort
- ★ Leichtgängige, exakte Schaltung
- ★ Kontrolleuchte für Bremsbelag
- ★ Reserverad unter dem Wagenheck
- ★ Hohe Zuladung möglich (480 kg)
- ★ Keine üppige, aber immer noch reichhaltige Ausstattung

- Flacher, etwas knapper Kofferraum
- Heck beim Einparken nicht zu sehen
- Indirekte Lenkung
- Blinkerhebel rechts am Lenkrad
- Schlecht ablesbare Instrumente
- Unhandliche, schlecht geführte Sicherheitsgurte
- Knieraum nicht entschärft
- Kopfstützen nur gegen Aufpreis
- Benzintank im Aufprallbereich
- Wenig Ablagemöglichkeiten

Der 504 GL hat hinten Einzelradaufhängung: Schräglenker und Doppelgelenkwellen.



Peugeot 504 L



auf der Rückbank und ruht wohlgefällig auf dem Bodenteppich. Alles wie im GL!

Doch wo sind die berühmten Rasiersessel geblieben? Vergeblich sucht man an den Vordersitzen nach den ein- und ausfahrbaren Kopfstützen. Besonders traurig sind wir darüber allerdings nicht, denn die scharfkantige Metallschiene und die knallharte Lehnenoberkante haben uns aus der Rücksitzperspektive noch nie behagt. Schade nur, daß jetzt überhaupt keine Kopfstützen mehr zur Serienausstattung gehören. Für 86 DM pro Stück liefert der Händler aber welche zum Einstecken mit.

Endgültig Abschied vom Grand Luxe muß man jedoch erst beim Armaturenbrett nehmen. Das stammt nämlich aus dem Commerciale. Der Commerciale ist die Lieferwagenversion des 504, und sein Armaturenbrett das, was die Prospekt-dichter milde mit »funktionell« umschreiben.

Im Vergleich zum GL fehlen Ablagefach und Mittelkonsole; für Kleinkram bietet sich lediglich ein unbeleuchtetes Handschuhkästchen an. Auch Zigarrenanzünder und Heizungshebel werden des Nachts nicht illuminiert, was aber so tragisch auch wieder nicht ist, denn das Hebelwerk für die kalten und warmen Lüfte wurde

die eigenwilligen Franzosen ihren Blinkerhebel, mit dem man obendrein auch noch hupen soll, von der rechten auf die linke Seite der Lenksäule verlegen, wo ihn fast alle anderen haben? Die rechte Hand braucht man zum Schalten!

Beim 504 L genügen dazu allerdings auch zwei Finger. Denn er hat die altbewährte Lenkradschaltung, die zwar nicht besonders sportlich aussieht, aber bei Peugeot leichter geht als manche Mittelschaltung.

Sonderlich strapaziert wird das Getriebe allerdings nicht, denn der Motor erweist sich als braves, elastisches Arbeitstier: Sein höchstes Drehmoment von 14,5 kpm erreicht er bereits bei 2500 U/min.

Es handelt sich um das gleiche 1,8-Liter-Triebwerk, mit dem der 504 vor 5 Jahren herauskam. Damals hatte es 83 PS; heute wird es mit 73 in den Commerciale und mit 79 in den 504 L eingebaut. Die Verdichtung ist mit 7,5:1 extrem niedrig – das bedeutet auf jeden Fall Normalbenzin. Der Testwagen brauchte davon 11,5 Liter im Durchschnitt; bei sehr ruhiger, gleichmäßiger Fahrt gelang es aber auch, unter 9 Litern zu bleiben. Die sparsame Vergasereinstellung machte sich allerdings durch ein leichtes Ruckeln bei wenig Gas bemerkbar.

Ein Ausbund an Temperament ist der 504 in seiner Magerstufe natürlich nicht. Ihm liegt mehr das ruhige Reisen. Auch als Zugwagen leistet er sicher gute Dienste (zulässige Anhängelast gebremst: 1100 kg). Doch können sich die Fahrleistungen – siehe Tabelle – durchaus sehen lassen.

Ein Blick unter die Motorhaube zeigt, daß zeitgemäße Technik nicht eingespart wurde: Auch der 504 L besitzt einen elektrischen Kühlerventilator, der sich automatisch ein- und auskuppelt, eine Drehstromlichtmaschine mit 500 Watt und zwei Hebel, mit denen sich die Scheinwerferneigung verstellen läßt.

Im (unbeleuchteten) Kofferraum wartet freilich eine Überraschung, die nicht jedem angenehm sein wird: Das Gepäckabteil ist kleiner als beim GL. Stufen und Buckel lassen ahnen, was sich da unter dem Boden verbirgt: eine platzraubende starre Hinterachse. Und das ist der größte Unterschied zum teureren Bruder. Ist es auch ein bedeutender Unterschied?

Wir fanden, nein. Natürlich liegt der GL mit seiner Einzelradaufhängung auf schlechten Wegstrecken satter und ruhiger auf der Straße. Aber da müssen schon ganz nette Unebenheiten kommen, um



Die Vordersitzlehnen des 504 L sind nicht so gut geformt wie beim GL (rechts) und haben keine Kopfstützen. Der Beckengurt sitzt bei beiden Wagen zu hoch.



Die starre Hinterachse des 504 L braucht viel Platz. Der Kofferraum faßt nach VDA-Norm nur 408 Liter. Unter dem linken Boden-Buckel sitzt der Benzintank.



Der Kofferraum des 504 GL ist größer: er faßt 463 Liter. Der Boden ist völlig eben. Noch ein Unterschied: Der GL hat Gummihörner auf den Stoßfängern.

ohnein abgedünnt. An Luftdüsen findet man – abgesehen von den großen Fußraumklappen – lediglich zwei drehbare Rosetten auf dem Armaturenbrett, und das Gebläse hat nur 2 Stufen; dennoch gelang es uns stets, den Wagen angenehm zu klimatisieren.

Erstaunlich, daß der Spar-504 ebenso reichhaltig instrumentiert ist wie der GL – inklusive Zeituhr, Voltmeter, Tageskilometerzähler und Bremskontrollleuchte. Aber wie das alles serviert wird! Viel zu klein, viel zu schlecht ablesbar. Den Breitband-Tacho hatte auch Peugeot schon zum alten Eisen geworfen – hier feiert er fröhliche Urständ. Und wann endlich werden

	cm ³	kW (PS)	0-100 (s)	km/h	DM * 4tätig
Renault 16 TL	1565	48(65)	17	145	10 175
Fiat 132 GL	1592	72(98)	14	165	9 990
VW K70	1605	55(75)	16	150	12 080
Peugeot 404 GT	1618	50(68)	18	148	10 295
Chrysler 160	1639	59(80)	16	158	10 760
Ford Consul L	1680	55(75)	19	145	12 805
Opel Rekord L	1698	61(83)	17	155	12 648
Audi 100	1760	62(85)	14	160	12 695
Peugeot 504 L	1796	58(79)	16	155	10 595
Peugeot 504 GL	1971	68(93)	14	162	12 295

* Unverbindliche Preisempfehlung

den 504 L in engen Kurven zum Trampeln und Rumpeln zu bringen. Insgesamt kann man ihm gute Bodenhaftung, sichere Straßenlage und guten Federungskomfort bescheinigen. Auch die Tatsache, daß der L hinten nur Trommelbremsen hat (der GL hat Scheiben), erwies sich nicht als Manko. Die Bremsen waren wirkungsvoll, standfest und spursicher.

Alles in allem: Wenn man sich mit einigen Minuspunkten abfindet, ist der Peugeot 504 L kein schlechter Kauf. Ein vernünftiges Auto zu einem günstigen Preis. Und wenn man sich ein bißchen bei den Händlern umhört, bekommt man es sogar unter 10 000 DM.

MC