

mot

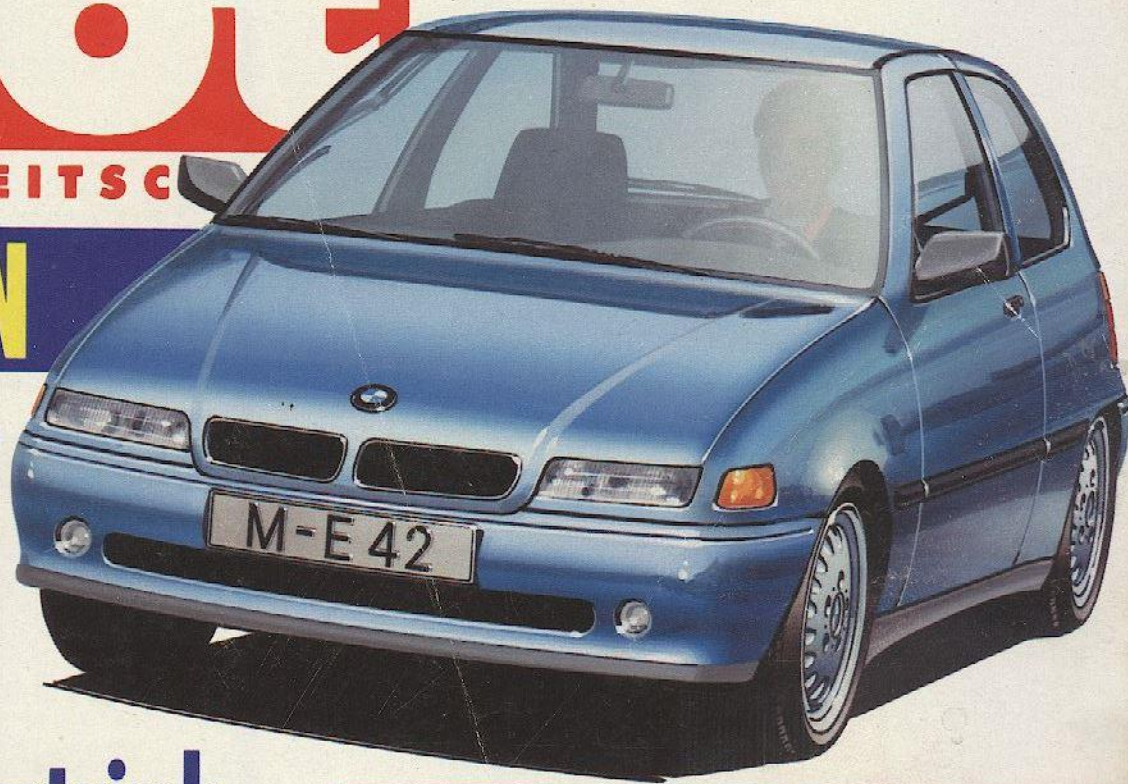
DIE AUTOZEITUNG

SENSATION



Kleiner BMW

mit Frontantrieb



NEUE AUTOS '91

- Porsche 968 ● Fiat Croma
- Mazda 121 ● Mitsubishi Sigma
- Honda Accord Kombi

AUDI 100



SPEZIALTEST V6 mit Automatik
LESERTEST Das ganze Programm

Test: Renault Clio 1.4 RT

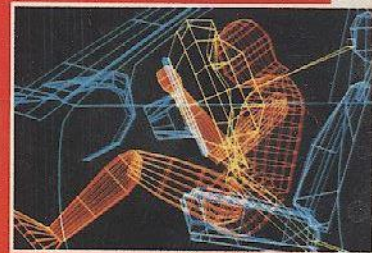


Neuer Geländewagen

Opel Frontera

Sicherheit auf dem Vormarsch

Lebensretter Airbag



NEUE SERIE
 Gebrauchtwagen-Info:
FIAT UNO

Besitzer-Report: OPEL VECTRA
 5 Millionen Kilometer



Mit dem Activa 2 betreibt Citroen seriennahe Forschung. Seite 86



Der Renault Clio, ein durchaus würdiger Nachfolger des Renault 5. Seite 46

Der offene Peugeot 504 zählt zu den Cabrio-Klassikern. Bericht von einem nostalgischen Clubtreffen. Seite 122



Schon zehn Jahre erfolgreich im Angebot, doch jetzt erst steht der Airbag an der Schwelle zum Durchbruch. Seite 18

Technik Info Seite 94

- So funktioniert die BMW-Service-Intervallanzeige
- Mercedes F 100: neuartige Technik
- Fachbuch zu HiFi im Auto
- Bürokratie erschwert Kat-Nachrüsten



Audi 100 im Test: Sechs mot-Leser nutzten die Gelegenheit und prüften die verschiedenen Modelle. Seite 28

mot

DIE ANDERE
AUTOZEITSCHRIFT

Redaktion:
Telefon (0711) 2043-299/411
Postfach 10 60 36
D-7000 Stuttgart 10
Telefax (0711) 2043-691

Inhalt

NUMMER 5

Im Blickpunkt

- 6 **BMW 2er-Reihe:** Ein Golf-Konkurrent aus Bayern?
- 8 **Opel Frontera:** Ab Herbst 1991 geht Opel ins Gelände
- 10 **Frühjahrsneuheiten:** Porsche 968, Transaxle-Modell – Mazda 121, eiförmiger Winzling – Fiat Croma, neues Gesicht – Honda Accord Aero-deck, Freizeit-Kombi – Mitsubishi Sigma, japanischer Vertreter der oberen Mittelklasse
- 18 **Lebensretter Airbag:** Zehn Jahre nach Markteinführung beginnt sich der schützende Luftsack durchzusetzen

Test

- 28 **Spezialtest Audi 100:** Angriff auf die Nobelmarken Mercedes und BMW, Trumpf ist der neue V6-Motor – Sechs mot-Leser testeten den neuen Audi 100
- 46 **Renault Clio:** Der Kleine aus Frankreich setzt Raum- und Komfortmaßstäbe in seiner Klasse

Technik

- 86 **Citroen Forschungsauto:** Activa 2 mit per Hockdruck-Hydraulik geregelterm Fahrwerk, nahezu serienreif
- 94 **Technik-Info**

Service-Magazin

- 100 **Opel Vectra in der Leserkritik:** Zu hohes Geräuschniveau – Mehrzahl der Fahrer dennoch mit ihrer Wahl zufrieden
- 110 **Gebrauchtwagen-Report:** Fiat Uno immer noch ein Auto der Vernunft
- 114 **Zubehör-Tips:** Reifen richtig lagern – Autokunststoffe reinigen – Skibox aufbewahren
- 118 **Umweltaufpreis für Neuwagen:** Auto-Pfand für Recycling in der Diskussion
- 122 **Peugeot 504 Cabrio und Coupé:** Klassiker aus Frankreich

Journal

- 107 **Zulassungszahlen Dezember 1990:** Opel, Peugeot und Seat zählen zu den Gewinnern

Rubriken

- 5 **Meinung:** Allradmarkt stagniert
- 52 **Gegenrede:** Helfer bei Erster Hilfe oft ratlos
- 82 **Briefe an die Redaktion**
- 84 **Quiz:** 5 Bosch-Exzenterschleifer zu gewinnen
- 84 **Impressum**
- 85 **Pflegepaß:** Ford Fiesta 1.1

mot-Markt

- 53 **Verkaufen, suchen, tauschen:** 1874 attraktive Gebrauchtwagen

Autos der 60er Jahre: Peugeot 504 Coupé/Cabrio

Nostalgie-Treff

Bei einem Clubtreffen in Saarbrücken tauchte der Peugeot 504 als Coupé und Cabrio in vielen sehr gut erhaltenen Exemplaren auf.

Limousinen waren und sind auch bei Peugeot Massenware, die gekauft, gefahren, verschlissen und nach durchschnittlich elf Jahren verschrottet wird. Die Coupés und Cabrios halten sich länger, sowohl nach Produktions- wie Liebhaberjahren. Große Nostalgie tritt vor allem dann ein, wenn heißgeliebte Modelle im aktuellen Programm keinen Nachfolger mehr fanden. Dann besteht erst recht kein Wunsch nach einem Neukauf. Je nach Blickwinkel werden erst unter solchen Umständen daraus Oldtimer oder wahre Klassiker.

Die Coupé- und Cabrio-Versionen des Peugeot 504 gehören nach meiner Einschätzung zur zweiten Gattung. Warum? Peugeot hat eine jahrzehntelange Tradition bei Sondermodellen, die in den letzten Jahrzehnten stets in Zusammenarbeit mit der Turiner Karosseriefirma Pininfarina entstanden. Genau 14 Jahre, von März 1969 bis März 1983, wurden die eleganten Ableger der Allerwelts-Limousine Peugeot 504 gebaut.

Dann gab es einen jähen Produktionsstopp, obwohl – speziell nach dem Cabrio – genügend Nachfrage bestand. Peugeot steckte damals in einer Finanzkrise. Das gesamte Limousinen-Programm mußte ab dem 205 dringend erneuert werden. Da blieb – leider – kein Geld mehr in der Kasse, um das große Coupé und das Cabrio zu verfeinern und die Technik auf neuesten Stand zu bringen. Dabei behaupte ich heute noch, daß vom Design her das 504 Cabrio mit Notsitzen genügend Käufer(innen) finden würde. Es gibt in dieser Klasse ohnehin nur wenig Konkurrenz, aus Deutschland vorläufig nur das 3er-Cabrio von BMW und ab Anfang 1992 das neue CE-Cabrio von Mercedes.

Während jedoch in diesen Fällen der gesamte Vorderwagen der Limousine entspricht, leisteten sich Peugeot und Pininfarina den Luxus einer von Bug bis



Eine familiäre Atmosphäre herrscht bei solchen Clubtreffen. Die Mitglieder kennen sich oft schon seit vielen Jahren.



Die eleganten Formen des Peugeot 504 als Coupé und Cabrio, geschaffen von der Turiner Karosseriefirma Pininfarina, können auch mehr als zwei Jahrzehnte nach der Premiere noch bestehen. Unterschiede zwischen 1969 und 1983 gibt es bei den Motoren, Stoßstangen, Scheinwerfern und Rädern. Eine Augenweide: Lenkrad und große Hauptinstrumente.



Peugeot 504 Coupé/Cabrio

Heck eigenständigen Form. Und genau dieser Abstand macht den Reiz eines solchen Klassikers aus, der in der Form parallel zur Limousine steht. Ich gebe ehrlich zu: Vor allem das 504 Cabrio gefällt mir wie eh und je. Mit Vergnügen denke ich an frühere mot-Testwagen zurück, an mehr oder minder eilige Touren auf Nebenstraßen oder Alpenpässen.

Vom Liebhaberwert sind die Mitglieder des Peugeot 504 Coupé-/Cabrio-Clubs mit Sitz in Ayl bei Trier felsenfest überzeugt. Nach einer Statistik des Kraftfahrt-Bundesamts liefen in Deutschland nach dem Stand vom 1. Juli 1990 genau 268 Stück. Rund fünf Dutzend davon trafen sich beim alljährlichen Clubtreffen, das 1990 mit Unterstützung von Peugeot-Deutschland und teilweise auf dem Gelände der Importzentrale in Saarbrücken stattfand. Hier kam ein munteres Völkchen von Autobesessenen zusammen. Man kennt sich teilweise seit vielen Jahren, verfolgt die Werdegänge von Familien und Autos, spricht über Umbauten und Ersatzteile. Technische Probleme werden gewälzt, auch Tips etwa zur Einstellung der komplizierten Kugelfischer-Einspritzung (mechanisch) der ersten Baujahre getauscht. Der Gesprächsstoff geht über Stunden nicht aus.

Während gerade bei Clubtreffen in England oder gar den USA der Originalzustand von Klassikern im Vordergrund steht, sehen die deutschen Mitglieder dieses Ziel erfreulicherweise nicht so eng. Es dominieren das Fahren und der Spaß, nicht aber die Frage, ob die letzte Rad-schraube oder ein Verdeckdetail oder das Lenkrad noch dem Serienstand entspricht. Die Coupés und Cabrios halten sich etwa die Waage. Auch clubfremde Gäste sind willkommen. Aus der Schweiz reiste ein Paar aus Luzern mit einem metallgrünen 504 V6-Coupé im Bestzustand an. Einige wirklich sehenswerte Peugeot-Oldtimer anderer Baureihen wie zum Beispiel 204 Cabrio oder 403 Limousine gesellten sich dazu.

Dieser Bericht soll keine Modellchronik sein. Dafür gibt es zum Beispiel in Neuauflage das Buch von Wolfgang Schmarbeck „Alle Peugeot-Automobile 1890 – 1990“ aus dem Motorbuch-Verlag Stuttgart. Zum besseren Verständnis sollen hier nur die wichtigsten Daten und Stationen der Entwicklung aufgeführt werden.

Bei der Premiere im März 1969 steckte ein 1,8 Liter-Einspritz-Vierzylinder mit



Christian Peugeot, Geschäftsführer von Peugeot in Deutschland, kam natürlich zum Clubtreffen.



Älteste Modelle mit getrennten Doppelscheinwerfern

74 kW (100 PS) unter der sanft gewölbten Motorhaube. Das reichte für ordentliche Fahrleistungen und eine Spitze von 170 km/h. Nach Deutschland gelangten die ersten Exemplare im September 1969 zur Frankfurter IAA. Für deutlich mehr Temperament sorgte ab Sommer 1976 der 2,0 Liter-TI-Einspritzmotor mit 78 kW (106 PS), den es – im Coupé wie Cabrio – wahlweise auch mit Dreistufen-Automatik statt Viergang-Schaltgetriebe gab. Gute Exemplare schafften damals auf der Autobahn maximal 180 km/h.



Die 504-Limousine gab es niemals mit V6-Motor, wohl aber das Coupé und das Cabrio. Zum Pariser Salon im Oktober 1974 überraschte Peugeot mit einem 2,7 Liter-V6-Vergasermotor, der als Weltneuheit mit einer elektronischen Zündung aufwartete. Die Leistung von 100 kW (136 PS) paßte natürlich viel besser zum Anspruch eines luxuriösen Coupés. Ein rotes V6-Cabrio gehört zu meinen – vom Fahrspaß her – angenehmen Testerinnerungen, obwohl die überaus komplizierte Vergaseranlage schwierig einzustellen war und die Leistungsübergänge nicht immer stimmten. Vor allem im mittleren Drehzahlbereich benahm sich der V6-Vergasermotor keineswegs manierlich, stuckerte und verschluckte sich manchmal beim Gasgeben.

Diese Probleme überwand der V6-Motor ab Sommer 1977 mit einer elektronisch gesteuerten Bosch-Einspritzung. Dazu kam eine leichte Leistungserhöhung auf 106 kW (144 PS). Allerdings gab es den 2,7 Liter-Sechszylinder mit viel Kraft nur im Coupé. Dessen Spitze von 190 km/h überzeugt heute noch. Der V6-Motor von Peugeot gehörte frei-

lich stets zu den trinkfesten Gesellen. Beim Vierzylinder lagen die Verbrauchswerte zwischen zehn und 13 Liter ohne große Unterschiede zwischen Coupé und Cabrio. Der V6 konsumierte im Stadt- oder Kurzstreckenverkehr auch mal 18 oder 20 Liter pro 100 Kilometer. Bei hohen Drehzahlen brummte der damalige V6-Motor (gemeinsam gebaut für Peugeot, Renault und Volvo) gewaltig.

Beim Clubtreffen waren praktisch alle jemals gebauten Varianten von Coupé und Cabrio zu sehen, sogar ganz alte Exemplare mit rund 20 Fahrjahren im Superzustand. Manche Exemplare zeigten natürlich Verschleißspuren am Lack oder beim Verdeck. Hier drehten sich die Gespräche darum, ob, wie und wann restauriert werden könne. Peugeot-Deutschland kümmert sich um die Ersatzteile für diese Klassiker.



Auch wer Eigenarbeit investiert und Freundeshilfe findet, muß für seine Liebe zum 504 Cabrio kräftig zahlen. Ein neues Verdeck zum Beispiel kostet etwa 2850 Mark. Dafür bleiben die Gebrauchtpreise erstaunlich hoch. In Clubkreisen spielt die leider um sich greifende Klassiker-Spekulation keine Rolle. Viele Autos befinden sich schon ein Jahrzehnt oder länger in Erstbesitz, keine Rede also von einem Verkauf. Für gute Exemplare werden zwischen 18 000 und 33 000 Mark gezahlt – dabei für Cabrios stets mehr als für Coupés im gleichen Zustand.

Der Vierzylindermotor gilt mit 1,8 und 2,0 Liter Hubraum als robust und langlebig, zumal die späteren Einspritzanlagen einwandfrei arbeiten und praktisch alle Motorsatzteile auf Lager sind. Bei der Mechanik kennen sich die deutschen Peugeot-Werkstätten gut aus. Viel schwieriger wird es jedoch, Spezialisten für Blech-, Lack- oder Sattlerarbeiten zu finden. Fürs Coupé und Cabrio gab es über die vielen Baujahre stets von der Limousine abweichende Lackierungen, meistens in Metallic. Auch die Bezugstoffe für Sitze und Verkleidungen zeigen den typischen Pininfarina-Designstil jener Jahre. Das Ledermaterial der Sitze



Rund fünf Dutzend Peugeot 504 Coupés und Cabrios aller Baujahre trafen sich zum Gruppenbild vor dem Schloß in Saarbrücken. Unter ihnen waren erstaunlich viele Liebhaberstücke im besten Zustand, wie die Modelle auf den Einzelfotos.

stimmt mit dem ebenfalls in Turin gebauten Fiat 124 Spider überein.

Zum Nostalgie-Treffen wird eine solche Veranstaltung dadurch, daß sich keine nagelneuen Exemplare einfinden können. Der Peugeot 504 als Coupé und Cabrio wartet seit dem Produktionsende im März 1983 auf einen Nachfolger. In den nächsten zwei oder drei Jahren besteht dafür keine Hoffnung. Der heutige 605 bleibt als Limousine ein Einzelgänger. Es gibt davon – entgegen alter Peugeot-Tradition – weder Kombi noch Coupé oder Cabrio. Eigentlich schade, denn die Zahl der Käufer exklusiver Sechszylindermodelle nimmt europaweit zu. Wenn BMW den Mut zum 3er-Cabrio hatte und Mercedes mit dem CE gute Geschäfte macht, müßten auch die Peugeot-Chefs wieder Appetit bekommen. Engelbert Männer

Fotos: Binder