



Motor Klassik

Motor Klassik

DIE FASZINIERENDE WELT DER OLDTIMER UND YOUNGTIMER VON



Die sportlichsten Opel der 70er und 80er

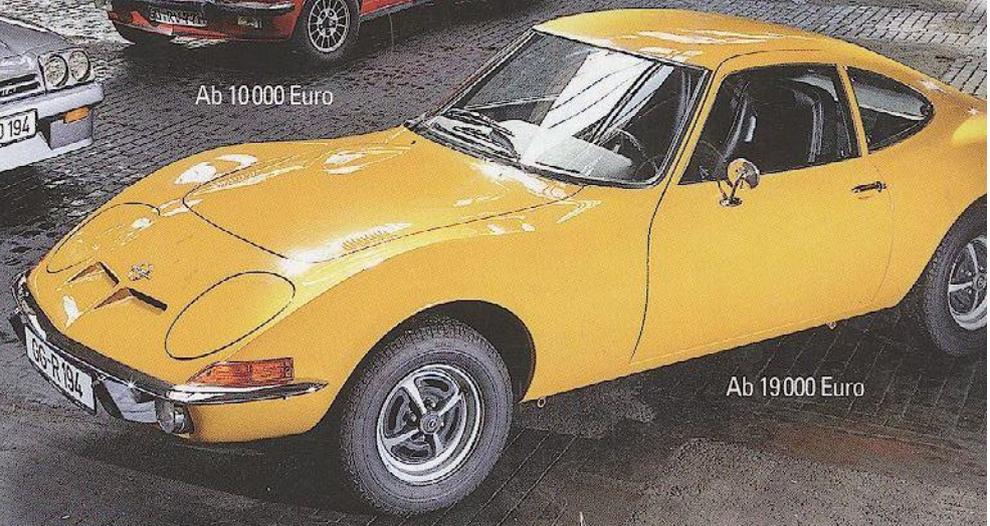
► Fahrbericht ► Kaufberatung ► Preise



Ab 8000 Euro



Ab 10000 Euro



Ab 19000 Euro

- Manta
- GT
- Commodore

30 Jahre Fascination Oldtimer
Seit 1984

Gewinn
Sie einen
15 Startplatz
mit Ihrem Auto
den **Classic**
am Schloss I

Aston Martin DB6
Ein Motor-Klassik-Leser und sein Auto

Alfa Romeo Bertone
Restaurierung eines Italien-Imports

Die Schönsten
Die Sportlichsten
Die Günstigsten

100 Jahre
Maserati

Exklusiv: Bugatti-Pro

So fährt
der Letzte
Bugati

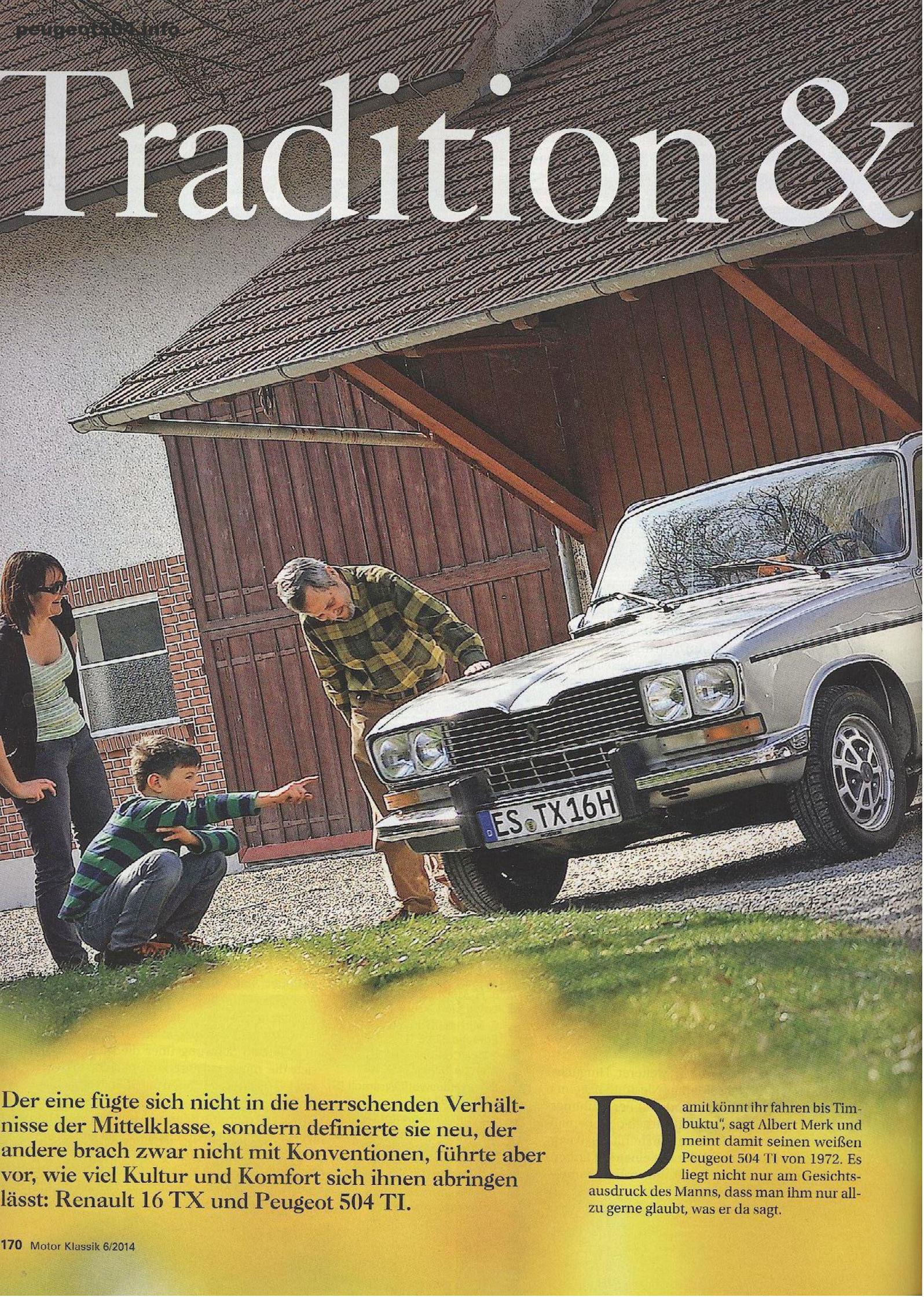
Mercedes Strich 8
Das kosten Wartung und Reparatur

Porsche 911 Turbo
Mit 260 PS auf Rallyespuren

Renault 16 und Peugeot 504
Familien-Limousinen mit viel Charme

Saison-Auftakt in Hockenheim: Motorsport-Einstieg mit Alfa Romeo G

Tradition &



Der eine fügte sich nicht in die herrschenden Verhältnisse der Mittelklasse, sondern definierte sie neu, der andere brach zwar nicht mit Konventionen, führte aber vor, wie viel Kultur und Komfort sich ihnen abringen lässt: Renault 16 TX und Peugeot 504 TI.

Damit könnt ihr fahren bis Timbuktu“, sagt Albert Merk und meint damit seinen weißen Peugeot 504 TI von 1972. Es liegt nicht nur am Gesichtsausdruck des Manns, dass man ihm nur allzu gerne glaubt, was er da sagt.

Moderne

TEXT Michael Orth // FOTOS Klaus-Hardy Mutschler

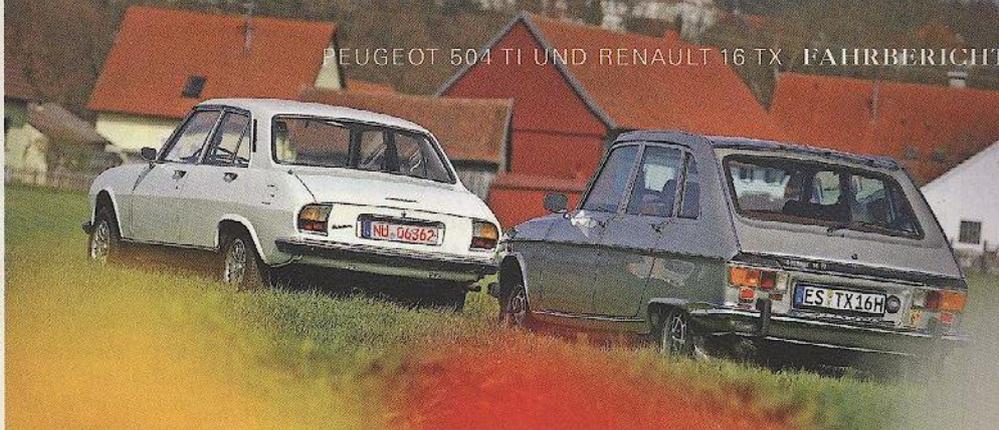


Es liegt auch daran, dass der 504 selbst als 106 PS starker TI mit Zweilitermotor und Kugelfischer-Einspritzung nicht schnell genug war, um einen Ruf einzuholen, der ihm seit Jahrzehnten vorauslief – nach Timbuktu unter anderem: Das Ding ist nicht kaputt zu kriegen. Und wenn, dann immer

wieder irgendwie zu reparieren. Trotzdem ist das, was Albert Merk sagt, nur die halbe Wahrheit.

Die ganze ist: Mit dem 504 käme man aus der Mitte Malis auch wieder zurück bis Altstadt an der Iller und wäre hinterher nicht mal völlig gerädert. Weil er ja so kom-

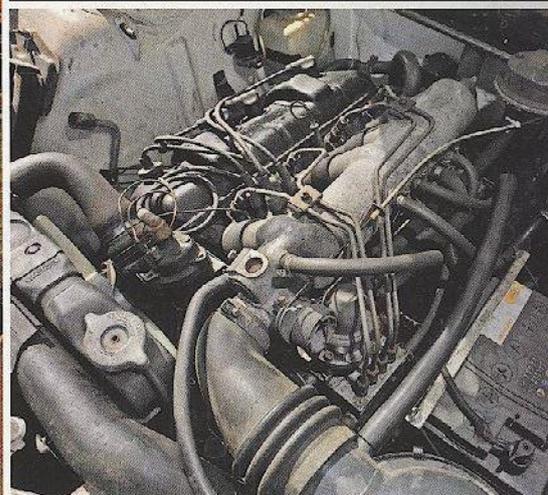
fortabel ist wie robust, dieser zurückhaltend elegante Wagen, den sie nach dem Produktionsstopp in Sochaux als Gebrauchten massenweise nach Afrika holten, um ihn in Nigeria sogar noch bis 2005 zu fertigen. Vier Jahre vorher erst hatte man in Kenia, China und Argentinien – dorthin sind einst die



Flach stehendes Lenkrad, Jaeger-Uhren, Leder im Cognacton. Das Ambiente passt zur Linie des 504



Mit Kugelfischer-Einspritzung knackt der sonst brave Peugeot-Vierzylinder die 100-PS-Marke



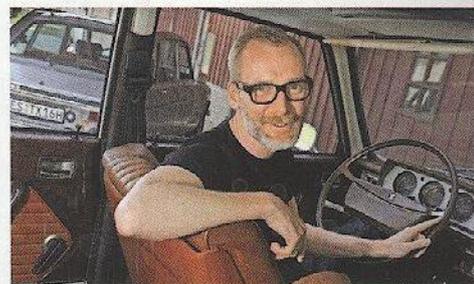
Kompakten, einen Kombi oder eine Limousine erschöpfte, sondern idealerweise die Vorzüge der drei Klassen vereint. Das klingt nach überzogenen Erwartungen und nach Scheitern mit Ansage. Aber nur drei Prozent der Kunden meinten damals, sie würden sich den R 16 nicht wieder kaufen. Das zeigt, wie genau der Wagen mit der verschiebbaren und klappbaren und herausnehmbaren Rückbank nicht nur den Geist, sondern auch die Bedürfnisse seiner Zeit traf. Selbst heute ist es nicht schwer, in ihm den Avantgardisten von einst zu erkennen. Die Strenge seiner Erscheinung unterstreicht diesen Eindruck und rettete ihn über die Zeit.

Strenge Form, sanftes Wesen

Die formale Strenge entspricht allerdings so gar nicht dem Wesen des R 16. Vor allem der

TX zeigt sich mit Zentralverriegelung und elektrischen Scheibenhebern zuvorkommend, mit seinem kräftigen und elastischen Motor richtig gut gelaunt. Amédée Gordini passte ihm einen Querstromkopf auf den Alu-Block, so dreht der Vierzylinder trotz langem Hub erstaunlich frei, und in den oberen Gängen überfällt ihn nicht das Würgen, selbst wenn die Drehzahl sich dem Leerlauflevel nähert. Hoch und aufrecht und weich hinter steilen, eckigen Fenstern sitzend, schaukelt und wankt es sich auf nachgiebiger Drehstabfederung über geschwungene Landstraßen. Sanft ist das und besänftigend. Man könnte bis Timbuktu fahren und wieder zurück und wäre trotzdem nicht gerädert. Darin ähneln sich Peugeot 504 und Renault 16. ■

Kaufberatungen auf Seite 174 ►►



FAZIT

Man kann sie tatsächlich ohne Baskenmütze fahren, man muss nicht immer an Rotwein denken und mit einem Stangenbrot zum Käsepicknick fahren. Abseits klischeeschwerer Allgemeinplätze zeigen Peugeot und Renault dann, was sie wirklich sind: unterhaltsam und mild begeisternd. Die Entscheidung für sie fällt nicht schwer, die zwischen ihnen schon.

DATEN UND FAKTEN PEUGEOT 504 TI, 1972

■ **Motor:** Typ XN 2, wassergekühlter Vierzylinder-Reihenmotor, Block (um 45 Grad geneigt) aus Grauguss, Kopf aus Leichtmetall, fünf Kurbelwellenlager, eine seitliche Nockenwelle, Duplexkette, Ventile v-förmig hängend, Stoßstangen und Kipphebel, Hubraum 1971 cm³, Bohrung x Hub 88 x 81 mm, Leistung 104 PS bei 5200/min, max. Drehmoment

167 Nm bei 3000/min, Verdichtung 8,35:1, mechanische Benzineinspritzung Kugelfischer KF 5, Spulenzündung, Ölinhalt Motor fünf Liter

■ **Kraftübertragung:** Hinterradantrieb, Viergang-Schaltgetriebe oder ZF-Dreigang-Automatik

■ **Karosserie und Fahrwerk:** Selbsttragende Stahlkarosserie,

vorn Federbeine, Schraubenfedern, untere Querlenker mit Längsschubstreben, hinten Schräglenkerachse, Schraubenfedern, Drehstabstabilisator, Zahnstangenlenkung, Scheibenbremsen, Räder 5J x 14, Reifen 175 HR 14

■ **Maße und Gewichte:** Länge x Breite x Höhe 4490 mm x 1690 mm x 1460 mm, Radstand 2740

mm, Gewicht 1250 kg, Tank 56 l

■ **Fahrleistungen und Verbrauch:** Vmax 175 km/h, Beschleunigung 0 bis 100 km/h in 11,8 s, Verbrauch 11,5 l/100 km

■ **Bauzeit und Stückzahl:** aus französischer Produktion 1968 bis 1983 2234567 Peugeot 504 inklusive Break, Coupé, Cabriolet

KAUFBERATUNG PEUGEOT 504

Die charmante französische Alternative zur deutschen Limousine. Der 504 ist elegant und technisch sehr robust und langlebig. Aber wie alle Fahrzeuge seiner Zeit rostet er stark.

KAROSSERIE-CHECK

■ Rost ist das große Standardproblem der 70er-Jahre-Generation, und leider bildet der 504 keine Ausnahme. Vor allem die vorderen Kotflügel zernagt es in Folge von Spritzwassereinwirkung im Bereich der **Scheinwerfer** und der **A-Säulen**. In der Regel ebenfalls betroffen von Korrosion in meist mehr oder manchmal weniger schlimmem Ausmaß sind **Türen**, **hintere Kotflügel** und **Seitenwand**. Ein Blick auf die **Federbeindome** empfiehlt sich ebenso wie die Prüfung von **Innenschwellern** und den **Längsträgern** beidseitig des Getriebes unterm Auto. Ebenfalls von unten lässt sich inspizieren, ob die **Schweißnaht**, die sich dort befindet, wo die Antriebswellen durch die Hinterachsschwinge gehen, noch intakt ist. Sie neigt zum Reißen. Schweller lassen sich oft erst beurteilen, nachdem das Blech aufgetrennt wurde.

TECHNIK-CHECK

■ Robust. Hohe Laufleistungen sind für die Großserienmechanik kein Problem, als unbedenklich und normal gilt **leichter Ölverlust**. Hitze Probleme treten oft infolge defekter **Thermoschalter** auf. Hoher Spritverbrauch und dunkler Rauch aus dem Auspuff deuten auf ein Problem der insgesamt unkapriziösen **Einspritzung**. Ersatz ist teuer. Zittert die Lenkung leicht, deutet das darauf hin, dass die verschleißfreudigen **Bremsscheiben** erneuert werden sollten.

PREISE

Bei Einführung 1970 (Peugeot 504Ti) **11650 Mark**
 classic-analytics-Preis 2014 (Zustand 2/4) **7600/1900 Euro**

ERSATZTEILE

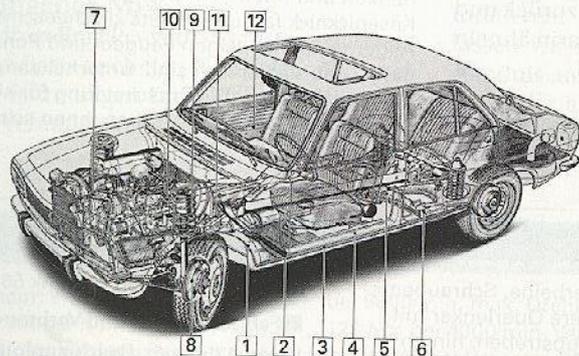
■ Ein später Segen der hohen Stückzahl und langer Produktionszeit ist die einigermaßen gute Ersatzteillage. **Technik für Antrieb und Fahrwerk** ist gut verfügbar, anders dagegen Teile der Innenausstattung: Sie sind durchweg Mangelware.

CLUBS UND SPEZIALISTEN

- PeReCi Motor-Klassik-Club Berlin**, Heckerdamm 293d, 13627 Berlin, Tel. 030/307 42 22 37, www.pereci.de
- Autohaus Merk**, Memminger Straße 89, 89281 Albstadt/Iller, Tel. 083 37/226, www.peugeot-merk.de
- Biewen Automobile**, Am Saarufer 13, 54439 Saarburg, Tel. 065 81/99 55 48, www.biewen-automobile.de

SCHWACHPUNKTE

- | | |
|----------------------|-----------------------------|
| 1 vorderer Kotflügel | 7 Thermoschalter |
| 2 A-Säulen | 8 Bremsscheiben- und Sättel |
| 3 Schweller | 9 Getriebe-Hauptwellenlager |
| 4 Türen | 10 Schwungrad (Öldichtung) |
| 5 Längsträger | 11 Schaltbarkeit Getriebe |
| 6 Hinterachsträger | 12 Innenausstattung |



ALLTAGSTAUGLICHKEIT	★★★★★
ERSATZTEILLAGE	★★★★★
REPARATURFREUNDLICHKEIT	★★★★★
UNTERHALTSKOSTEN	★★★★★
VERFÜGBARKEIT	★★★★★
NACHFRAGE	★★★★★

KAUFBERATUNG RENAULT 16 TX

Einst ein technischer Vorreiter und konzeptionell ein Revolutionär, gibt es den Renault 16 noch immer vergleichsweise günstig. Komfortabel und formal interessant, aber rostanfällig.

KAROSSERIE-CHECK

■ Die konstruktive Besonderheit der Renault 16 mit vielen doppelwandigen Teilen und Profilen bedingt eine Vielzahl von **Hohlräumen**, die erst im Verborgenen rosten, beispielsweise die **Schweller**. Stark von Korrosion angegriffen werden auch die offenen **Radhäuser** sowie die **Aufnahmen der Hinterachsschwinge**. Sie sind Schmutz und Spritzwasser ausgeliefert und nur mit großem finanziellen Aufwand zu richten. Rostgefährdet sind außerdem alle vier **Kotflügel**, der **Lüftungskasten** vor der Frontscheibe und **Stehbleche** im Motorraum sowie **A-Säulen**. Den Verwirbelungen des Spritzwassers bis in die Schweller lässt sich mit nachgerüsteten **Innenkotflügeln** aus Aluminium entgegenwirken. Sie kosten um 150 Euro pro Satz.

TECHNIK-CHECK

■ Generell ist die Technik robust, Motoren halten lange. Insbesondere gilt das für die späteren Modelle ab 1968. Exemplare der ersten Baujahre haben manchmal Probleme mit der **Zylinderkopfdichtung** als Folge eines defekten Thermogebers. Auch moderat erhöhter **Ölverbrauch** kann ein Thema sein. Die offenen **Kreuzgelenke an der Antriebswelle** der Urmodelle verschleifen über 50000 Kilometer. Auch die Getriebe fallen zuweilen durch **Lagerschäden** auf, wenn ihnen nicht genug Öl vergönnt war.

PREISE

Bei Einführung 1974 (Renault 16TX) **11975 Mark**
 classic-analytics-Preis 2014 (Zustand 2/4) **7500/3000 Euro**

ERSATZTEILE

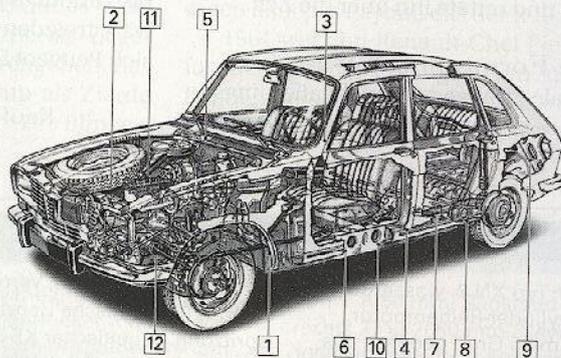
■ Für die Technikkomponenten sieht die Versorgungslage nicht übel aus. Manches kann auch von anderen Modellen wie dem R 17 oder R 20 übernommen werden. Problematisch ist die Lage bei Teilen der **Innenausstattung**. Bleche finden sich besser in Frankreich und den Niederlanden. Clubs vermitteln unerlässliche Kontakte.

CLUBS UND SPEZIALISTEN

- Renault 16 Club**, An den drei Pfosten 12, 57072 Siegen, Tel. 063 26/98 91 17, www.renault16.de
- Der Franzose**, Osloer Straße 9-11, 49377 Vechta, Tel. 044 41/916 19 10, www.franzose.de
- Atelier Automobile**, Wiebestraße 36-37, 10553 Berlin, Tel. 030/33 77 83 62, www.atelier-automobile.de

SCHWACHPUNKTE

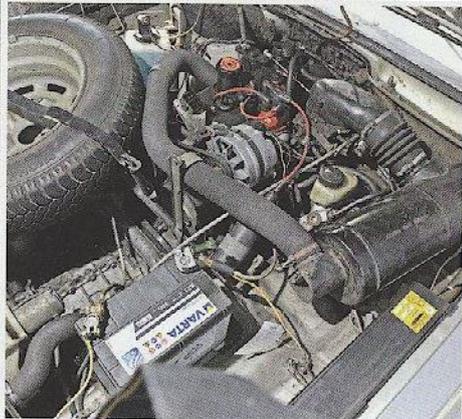
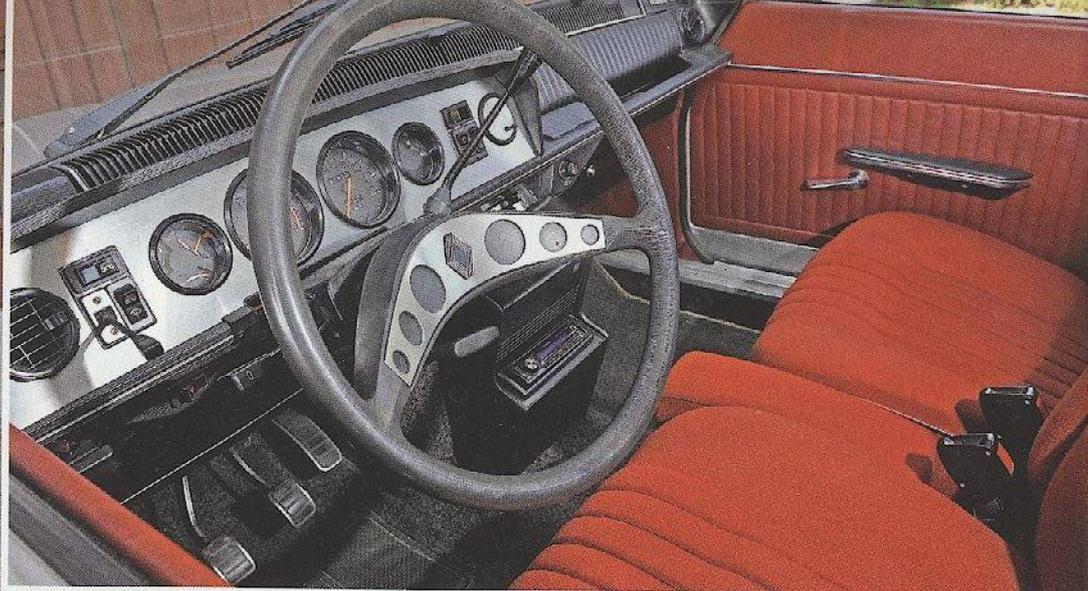
- | | |
|---------------------|-------------------------------|
| 1 vordere Kotflügel | 7 Fahrzeugboden, Fußraum |
| 2 Stehbleche | 8 Aufnahme Hinterachsschwinge |
| 3 A-Säulen | 9 Trägerblech Seitenteile |
| 4 Längsträger | 10 Türböden, Türinnenkanten |
| 5 Lüftungskasten | 11 Zylinderkopfdichtung |
| 6 Schweller | 12 Antriebsgelenke |



ALLTAGSTAUGLICHKEIT	★★★★★
ERSATZTEILLAGE	★★★★★
REPARATURFREUNDLICHKEIT	★★★★★
UNTERHALTSKOSTEN	★★★★★
VERFÜGBARKEIT	★★★★★
NACHFRAGE	★★★★★



klappe und variabler Innenraum: Der Renault der Kombi für alle, die keinen Kombi wollen



Als TX gut motorisiert und ausgestattet: Zentralverriegelung, Fensterheber, Fünfganggetriebe



Produktionsanlagen verschifft worden – aufgehört zu bauen, was sich nach dem Muster des 504 alles zusammenfügen ließ.

Und dieses Muster war: das Beste aus einfachen Mitteln machen. Wobei einfach nicht primitiv bedeutet. In der Konstruktion des 504 bleibt Peugeot Traditionellem verhaftet, der brave Motor trägt seine Nockenwelle seitlich, öffnet sich andererseits aber auch verhalten der Moderne, etwa in Form von Schräglenkerachse, Scheibenbremsen rundum und optimierten Brennräumen im ansonsten braven Vierzylinder.

Gelungener Mix

Der Mix gelingt Peugeot so gut, dass die technische Basis auch den Nachfolger 505 noch lange Jahre tragen kann, ohne im Wesentlichen Veränderungen zu brauchen. Dabei ist

es weniger Finesse als Funktionalität, weniger Chichi als ein schlichter Chic und weniger Prestige als Pragmatismus, mit denen der 504 überzeugt. Auch heute noch ist das so, weil sich das Pragmatische des 504 nicht im Profanen verliert, sondern sich mit Kultiviertheit verbindet. Daraus resultiert sein besonderer Charme, und der hat sich mit den Jahren nicht verloren, er wurde einnehmender.

Das kann am kommoden Interieur liegen oder daran, dass der Peugeot einfach gut federt und gut fährt, gut liegt und gut lenkt, leise läuft und zünftig zieht. Allein der Stock der Mittelschaltung rührt ein wenig zu indifferent im Getriebe, aber dieses Laxe lassen wir der Limousine gerne als Zugeständnis ans Französische durchgehen, das eine oder andere Detail sei ihm als Zierde des Individuellen zugestanden: Die Blinker-

betätigung sitzt rechts, das Zündschloss links, der Stromkreis schließt sich mit einem Dreh nach rechts, und der Lichtschalter greift sich irgendwo hinterm dünnen, großen Lenkrad.

Auch der Renault 16 schmückt sich mit solchen Vignetten der Eigenwilligkeit. Seine schwere geschichtete Haube will mithilfe eines Schlüssels entriegelt werden, die Wischer setzt ein Hebel in Gang, der wie ein Stöckchen aus der Armaturentafel ragt, und selbst das Spitzenmodell TX, lieferbar ab 1974, möchte sich bitte am Lenkrad die fünf Gänge sortieren lassen. Das ist mithin das einzige Zugeständnis an traditionelles, um nicht zu sagen ältliches Layout, das der R 16 macht.

1961 war von Renault-Chef Pierre Dreyfus der Auftrag ergangen, ein neuartiges familientaugliches Fahrzeug zu entwerfen, das sich nicht in den Konzepten für einen

DATEN UND FAKTEN RENAULT 16 TX, 1977

■ **Motor:** Wassergekühlter Vierzylinder-Reihenmotor, längs hinter der Vorderachse eingebaut, Block und Zylinderkopf aus Leichtmetall, nasse Laufbüchsen, fünf Kurbelwellenlager, eine seitliche Nockenwelle, Ventile v-förmig hängend über Stoßstangen und Kipphebel betätigt, Hubraum 1647 cm³, Bohrung x Hub 79 x 84 mm, Leistung 93 PS

bei 6000/min, max. Drehmoment 129 Nm bei 4000/min, Verdichtung 9,25:1 Weber-Vergaser 32 DAR

■ **Kraftübertragung:** Vorderradantrieb, manuelles Fünfganggetriebe, Lenkradschaltung, ab 1975 auf Wunsch Automatik

■ **Karosserie und Fahrwerk:** Selbsttragende Stahlkarosserie, Bodengruppe als Plattform,

doppelwandige Schweller, vorn Doppelquerlenker mit längs liegenden Torsionsstäben, hinten Einzelradaufhängung an gezogenen Längsschwingen und querliegenden Torsionsstäben, Querstabilisator, Zahnstangenlenkung, vorn Scheiben-, hinten Trommelbremsen, Räder 5,5 J 14

■ **Maße und Gewichte:** Länge x Breite x Höhe 4230 mm x 1650

mm x 1450 mm, Radstand links/rechts 2710/2650 mm, Gewicht 1050 kg, Tankinhalt 50 Liter

■ **Fahrleistungen und Verbrauch:** Vmax 166 km/h, Beschleunigung 0 bis 100 km/h in 13,3 s, Verbrauch 11 Liter/100 km

■ **Bauzeit und Stückzahl:** 1965 bis 1980 insgesamt 1 845 959 Renault 16, Modell TX ab 1974