



Motor Klassik

SZINIERENDE WELT DER OLDTIMER UND YOUNGTIMER VON

auto
motor
-sport

Plus
Kauf-
Tipps
Günstige
911er



F-Modell



993



964

Die besten Elfer aller Zeiten Porsche 911 Carrera RS

Motor Klassik Extra
 Über 800 Events
 Oldtimer-Termine 2016
 ▶ Oldtimertreffen ▶ Clubausfahrten
 ▶ Messen ▶ Auktionen
 ▶ Teilmärkte ▶ Rennen & Rallies

Schade, das
84-Seiten-Booklet
ist weg!

Infos auf Seite 3

Restaurierung Renault Alpine A110
Perfekt gemacht – und seit 23 Jahren im Einsatz



Service-Kosten Alfa Romeo Giulia
So günstig ist die Kult-Limousine im Alltag



Die schönste Provence-Tour!
Im Mercedes 280 SL ab in den Frühling



Rover 3500 S & Jaguar XJ6 4.2
Heute will ich mal Lord sein



Was gibt's für 5000 Euro? BMW 518i, Mercedes 230TE, Opel Ascona 1.9 L

Schland 4,50 € Österreich 5,10 € | Schweiz 9,20 sfr | BeNeLux 5,30 € | Italien, Spanien, Slowenien 6,00 € | Griechenland 6,70 € | Finnland 6,80 € | Dänemark 52,00 DKK

www.motor-klassik



TEXT Klaus Finkenburg // FOTOS Fact

Haute Cou



ture

Im Gegensatz zur technischen Basis, den soliden Limousinen, stellen die elegant gezeichneten Coupés aus dem Hause Peugeot alles andere als normale Stangenware dar.



1

Ein Coupé, mag mancher argumentieren, ist weder Fisch noch Fleisch, unpraktischer als eine Limousine, andererseits aber noch zu vernünftig, um wie beim Cabrio gleich das Dach wegzulassen. Warum sich trotzdem so mancher für diese Autoform entscheidet, zeigt sich im Modellprogramm der französischen Marke mit dem Löwen als Firmenemblem recht deutlich.

Von Großserienfahrzeugen wie dem 404 und dem 504 hielt Peugeot in den 60er- und 70er-Jahren nämlich eine Fülle von Karosserievarianten parat. Neben Limousine, Coupé und Cabriolet gab es jeweils auch eine Kombi- und Pick-up-Version, bei der kleineren 204/304-Baureihe anstelle der Variante mit offener Ladefläche einen zweitürigen Kastenwagen, die Fourgonnette. Dass unter all diesen Bauformen die Coupés am angenehmsten auffallen, hat freilich viel damit zu tun, dass sie üblicherweise im seinerzeit weltbesten Designstudio gezeichnet wurden, nämlich von Pininfarina in Italien.

Beispiel Peugeot 404: Im Gegensatz zur etwas plump wirkenden, quadratisch-praktischen Limousine kommt das Coupé herrlich elegant daher, was nicht nur an der flacheren und gerundeten Front und den breiteren Türen, sondern auch an der leicht abfallenden Dachlinie liegt, die hinter ei-



2

- 1 In der Frontansicht zeigen sich Stilelemente der 404 Limousine
- 2 Der brave Vierzylinder gilt als unverwüstlich
- 3 Das Design des Coupés geriet dank Pininfarina völlig eigenständig
- 4 Im Innenraum dominiert schlichte Eleganz im Stil der 60er-Jahre
- 5 Interessantes Detail: Der Tankdeckel verbirgt sich unter dem Nummernschild
- 6 Angedeutete Flossen erinnern an die Limousine



3

Peugeot 404 Coupé

DATEN & FAKTEN

MOTOR Flüssigkeitsgekühlter, längs eingebauter Vierzylinder-Viertaktmotor, Bohrung x Hub 84,0 x 73,0 mm, Hubraum 1618 cm³, Leistung 72 PS bei 5600/min, max. Drehmoment 133 Nm bei 2500/min, zwei Ventile pro Zylinder, kettengetriebene seitliche Nockenwelle, über Stoßstangen

und Kipphebel gesteuerte Ventile, ein Solex-Fallstromvergaser

KRAFTÜBERTRAGUNG Einscheiben-Trockenkupplung, voll synchronisiertes Vierganggetriebe, Hinterradantrieb

KAROSSERIE UND FAHRWERK Selbsttragende Stahlblech-Karosserie, vorn Einzelradaufhängung

an McPherson-Federbeinen, hinten Starrachse und Schraubenfedern, Zahnstangenlenkung, Teleskopstoßdämpfer, vorn und hinten Trommelbremsen, Handbremse mechanisch auf die Hinterräder wirkend, Reifen 165 x 380

MASSE UND GEWICHTE Länge x Breite 4495 x 1680 mm, Höhe 1380

mm, Radstand 2650 mm, Leergewicht 1135 kg, Tankinhalt 52 Liter

FAHRLLEISTUNGEN UND VERBRAUCH 0–100 km/h in ca. 16 Sekunden, Höchstgeschwindigkeit ca. 155 km/h, Verbrauch 10,5 Liter/100 Kilometer

BAUZEIT UND STÜCKZAHL 1962 bis 1968, 6837 Exemplare



Der zweitürige 404 war schon immer eine Rarität. Heute fällt er mehr auf als viele Supersportwagen

nem eleganten Schwung im Hüftbereich in die nunmehr stark abgerundeten Heckflossen ausläuft. Einen ähnlichen Weg ging Pininfarina bei der Verwandlung des 504.

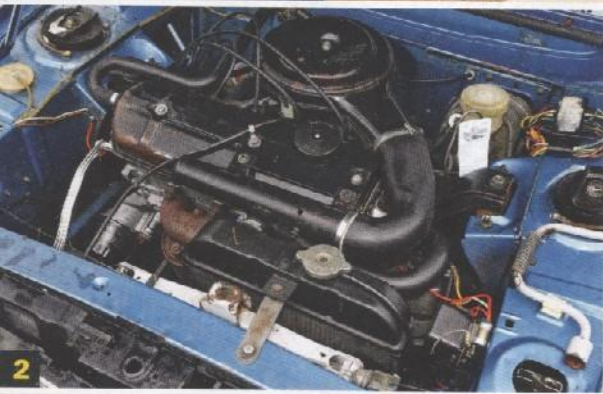
Auch dessen Coupé-Version zeichnet sich durch eine völlig eigenständige Formgebung aus. Stilelemente der Limousine, etwa die nach hinten abfallende Kofferraumlinie, sind in abgeschwächter Form wiederzuerkennen. Die allerdings nur noch rudimentär vorhandene Anhebung der Hüftlinie lässt ihn etwas bulliger erscheinen. Von der Seite zeigt das 504 Coupé übrigens bereits gewisse Ähnlichkeiten mit dem Peugeot 604, der Oberklasse-Limousine, die Peugeot dem 504 ab 1975 zur Seite stellte.

Bodenständiger gibt sich das Peugeot 304 Coupé. Kein Wunder: Seine Formen entstanden, anders als jene der beiden größeren Coupés, im hauseigenen Designstudio von Peugeot. Abgesehen von der geringeren Länge, dem kürzeren Radstand und der etwas flacheren Dachlinie ist die Verwandtschaft zur Limousine unverkennbar.

Die Coupés fallen auf

Der Peugeot 304 ist technisch nahezu identisch mit dem 204, dessen Coupé-Version von 1967 bis 1970 gebaut wurde und der seinerzeit dank Frontantrieb, quer eingebautem Leichtmetallmotor, Scheibenbremsen vorn und rundum Einzelradaufhängung als sehr fortschrittliches Automobil galt. Historisch liegt das 304 Coupé (1970 bis 1975) mit dem zumeist parallel gebauten 504 Coupé gleichauf (erste Serie 1969 bis 1974, letzte Serie bis 1983), wobei der 504 noch nach alter Väter Sitte über Heckantrieb verfügt.





Innen zeigt das 304 Coupé viele typische Merkmale der französischen Mittelklasse der frühen 70er-Jahre. Das Armaturenbrett besteht aus pflegeleichtem Kunststoff, der Passagierraum ist knapp, aber auch für große Personen ausreichend bemessen. Nach Drehen des Zündschlüssels erwacht ein brav klingender, laufruhiger Vierzylinder zum Leben. Er treibt das kleine Coupé ausreichend flott voran, Adrenalin förderndes Temperament ist ihm jedoch fremd. Etwas mehr Power hat der im März 1972 eingeführte 304 S, dem ein Solex-Doppelvergaser zu 10 PS Mehrleistung verhilft. Wirklich flottem Fahren steht allerdings die den Coupés Cabrios und der S-Version vorbehaltenen Knüppelschaltung im Weg.

Der 304 ist ein Stadtflietzer

Deren Schaltkulisse ist ebenso wie die ansonsten bei der 204/304-Serie verwendete Lenkradschaltung nicht gerade präzise. Insbesondere das Zurückschalten funktioniert zudem bisweilen nur mit Nachdruck, ein Manko, das schon zeitgenössische Tests bemängelten. Auch die etwas schwergängige Lenkung trübt das Bild vom ansonsten sehr agilen, wendigen und handlichen Fahrzeug. Der Geradeauslauf ist trotz des kurzen Radstands erstaunlich gut, die Sitze sind eher weich, und auch das Fahrwerk ist deutlich komfortbetonter als etwa bei englischen oder italienischen Produkten dieser Ära und Klasse. Ein großes Plus ist die Heckklappe, die den kleinen Peugeot fast schon zum Mini-Kombi macht.

In einer ganz anderen Liga spielt der 404. Der Innenraum wirkt deutlich wertiger, das Platzangebot ist sehr ordentlich. Klassische Jäger-Instrumente, schwarzes Leder sowie Chrom und Blech statt Plastik erfreuen das Auge. Das von Motor Klassik gefahrene Exemplar ist Baujahr 1966 und unrestauriert, was übrigens auch für den 304 gilt. Beide gehören zur Sammlung von Ansgar Olberding aus Vechta, der sich unter dem Namen „Der Franzose“ seit vielen Jahren um den Teilenschub für französische Klassiker verdient macht.

Die Sitze des in dezentem Weiß gehaltenen Coupés sind lässig-bequem und lassen die Aussicht auch auf längere Ausfahrten verlockend erscheinen. Der Schalthebel befindet sich am Lenkrad und will zunächst

1 Typisch 70er-Jahre: pflegeleichte Kunststoffe im Innenraum

2 Der quer eingebaute Vierzylinder ist mit 65 PS ausreichend kräftig

3 Die große Heckklappe macht den 304 zu einem super Shopping-Flitzer

4 Die Coupé-Version des 304 ist satte 20 cm kürzer als die Limousine

Peugeot 304 Coupé

DATEN & FAKTEN

MOTOR Flüssigkeitsgekühlter, quer eingebauter Vierzylinder-Viertakt-Reihenmotor, Bohrung x Hub 76,0 x 71,0 mm, Hubraum 1288 cm³, Leistung 65 PS bei 6000/min, max. Drehmoment 92 Nm bei 3750/min, Verdichtung 8,8:1, zwei Ventile pro Zylinder, eine kettengetriebene obenliegende Nockenwelle, Ventilbetä-

tigung über Kipphebel, fünffach gelagerte Kurbelwelle, ein Solex-Fallstromvergaser
KRAFTÜBERTRAGUNG Einscheiben-Trockenkupplung, voll synchronisiertes Vierganggetriebe, Frontantrieb
KAROSSERIE UND FAHRWERK Selbsttragende Stahlblech-Karosserie, vorn Einzelradaufhängung

an Querlenkern und Federbeinen, hinten Einzelradaufhängung an Längslenkern und Federbeinen, Teleskopstoßdämpfer, Zahnstangenlenkung, vorn Scheiben-, hinten Trommelbremsen, Handbremse mechanisch auf die Hinterräder wirkend, Reifen 145 SR 14
MASSE UND GEWICHTE Länge x Breite 3560 x 1570 mm, Höhe 1320

mm, Radstand 2310 mm, Leergewicht 930 kg, Tankinhalt 42 Liter
FAHRLEISTUNGEN UND VERBRAUCH 0-100 km/h in 15,4 Sekunden, Höchstgeschwindigkeit 152 km/h, Verbrauch 10,5 Liter/100 Kilometer
BAUZEIT UND STÜCKZAHL 1970 bis 1975, 60 186 (alle Modelle)

Peugeot 504 Coupé V6 TI

DATEN & FAKTEN

MOTOR Flüssigkeitsgekühlter, längs eingebauter Sechszylinder-Viertakt-V-Motor, Bohrung x Hub 84,0 x 73,0 mm, Hubraum 2664 cm³, Leistung 144 PS bei 5500/min, max. Drehmoment 221 Nm bei 3200/min, zwei Ventile pro Zylinder, eine kettengetriebene oberliegende Nockenwelle pro Zylinderreihe, Bosch K-Jetronic

KRAFTÜBERTRAGUNG Einzelscheiben-Trockenkupplung, voll synchronisiertes Fünfganggetriebe, Hinterradantrieb

KAROSSERIE UND FAHRWERK Selbsttragende Stahlblech-Karosserie, Einzelradaufhängung mit McPherson-Federbeinen vorn, Schräglenkerachse und Schraubenfedern hinten, Zahnstangen-

lenkung. Vorn und hinten Scheibenbremsen, vorn innenbelüftet, Handbremse mechanisch auf die Hinterräder wirkend, Reifen 190/65 HR 390

MASSE UND GEWICHTE Länge x Breite 4360 x 1700 mm, Höhe 1350 mm, Radstand 2550 mm, Leergewicht 1300 kg, Tankinhalt 56 Liter

FAHRLEISTUNGEN UND VERBRAUCH 0-100 km/h in 10,2 Sekunden, Höchstgeschwindigkeit 189 km/h, Verbrauch 11,3 Liter/100 Kilometer

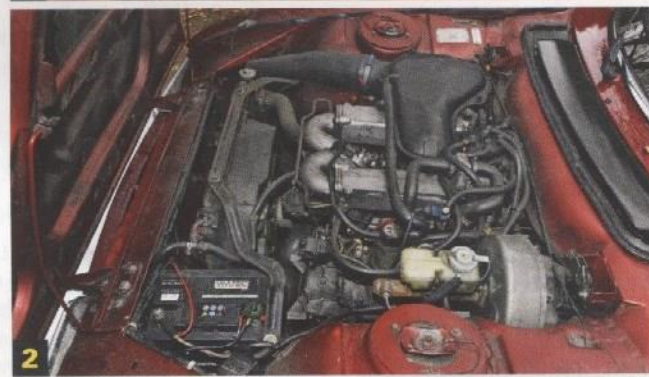
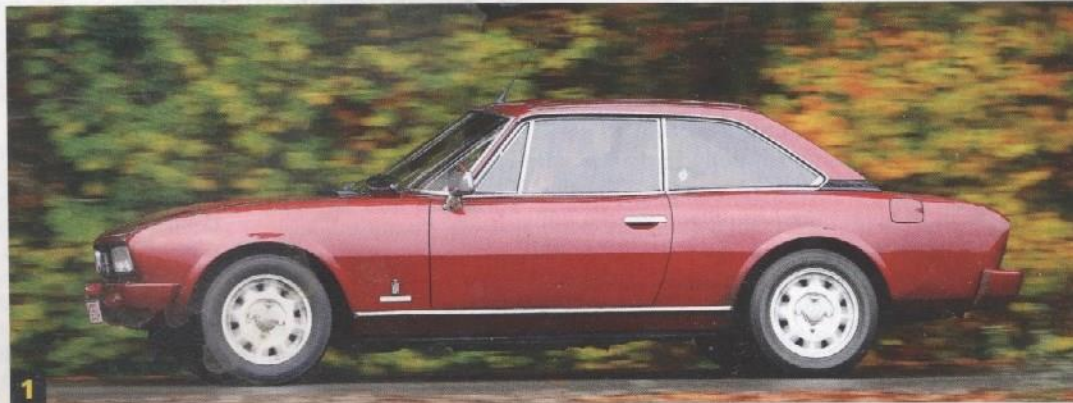
BAUZEIT UND STÜCKZAHL 1969 bis 1983 (V6 ab 1974), 26 629 Exemplare (Vier- und Sechszylindermodelle)

Der 504 ist der Sportlichste des Trios. Das liegt nicht zuletzt an dem kräftigen V6-Einspritzer

mit Bedacht bedient werden. Ein herkömmliches H-Schaltchema bekam der 404 erst im letzten Produktionsjahr, bis dahin war die Kulisse um 90 Grad verdreht, die erste Fahrstufe liegt also gegenüber dem Rückwärtsgang. Doch Gangwechsel gelingen trotz langer Schaltwege zwar nicht rasant, aber dennoch flüssig.

Der Motor schiebt das Coupé kräftiger voran, als es die Papierform erwarten ließe, und agiert dabei sehr kultiviert und leise. Auch mit seinem komfortabel ausgelegten Fahrwerk entspricht der 404 sehr deutlich dem französischen Ideal des entspannten Dahingleitens. Die Verzögerungswerte sind ebenfalls gut. Allerdings ist die Hydrovac-Bremsanlage, ein Vorläufer heutiger Bremskraftverstärker, etwas gewöhnungsbedürftig, da das System die Bremsleistung während des Verzögerungsvorgangs selbsttätig verstärkt. Potenzielle 404-Käufer sollten wissen: Ist das Hydrovac defekt, erkennbar daran, dass das Auto entweder gar nicht bremsst oder die Backen sich nicht mehr lösen, steht eine teure Reparatur an.

Mehr Sportlichkeit vermittelt das dritte Coupé des Trios, der 504. Dies liegt nicht zuletzt am Euro-V6, der auch in vielen zeitgenössischen Renault und Volvo seinen Dienst tut. Hier ist er dank Einspritzung 144 PS stark, das Cabrio gab es nur mit Vergasern, 8 PS schwächer und zudem deutlich trinkfreudiger. Der V-Motor mit 90 Grad Zylinderwinkel stellt zwar kein Musterbeispiel an Laufruhe dar, ist aber kräftig und drehfreudig. Das Nardi-Lenkrad liegt gut in der Hand, das Fünfganggetriebe erlaubt schnelle Gangwechsel, unter verhalten ker-



1

2

3

4

1 Mit Kunststoffgängern wirkt der 504 recht modern
2 Der V6 wurde auch bei Renault und Volvo verbaut
3 Das Armaturenbrett mit fünf Instrumenten gab es ab Jahrgang 1982

4 Die hinteren Lüftungsgitter erinnern an die große Peugeot-Limousine 604
5 Wohnlicher Innenraum, das Nardi-Lenkrad ist nachgerüstet, sieht aber besser aus als das Original



nigem Klang marschiert das Coupé stramm voran, wobei es ab rund 4000 Umdrehungen jeweils noch einen Kick zulegt.

Das im Vergleich zur Limousine strafere, aber dennoch komfortable Fahrwerk erlaubt auch einen durchaus flotten Fahrstil, die leichtgängige Servolenkung sorgt dafür, dass dies auch in engen Kurven nicht in Arbeit ausartet. Insgesamt wirkt der 504 überraschend modern, jedenfalls mehr, als es sein Alter (Baujahr 1982) erwarten ließe. Unterstrichen wird dieser Eindruck durch die gut zu dosierenden, kräftig zupackenden Bremsen, allesamt Scheiben, vorn sogar innenbelüftet.

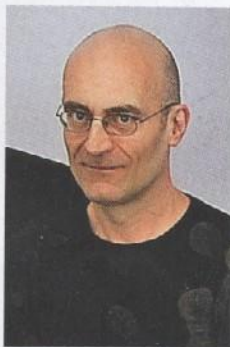
Coupés exklusiver als Cabrios

Dass dieses von Michael Bunse vom 504 Coupé-Cabrio-Club im westfälischen Haltern zur Verfügung gestellte Coupé bereits 200 000 Kilometer auf dem Buckel hat, ist ihm kaum anzumerken, auch nicht am Zustand der Inneneinrichtung, die in beige-braunem Velours im Stil der 70er-Jahre gehalten ist. Insgesamt fällt der 504 mit seiner modernen Linie im heutigen Auto-Allerlei am wenigsten auf, was freilich nicht bedeutet, dass sich niemand nach ihm umdrehen würde.

Tatsächlich nämlich handelt es sich bei allen drei Coupés um rare Stücke. Vom 304 wurden zwar insgesamt rund 60 000 Stück produziert, ein Zehntel davon landete in Deutschland. Die allermeisten Exemplare wurden jedoch im Alltag aufgebraucht. Vom 404 Coupé fertigte Peugeot gerade mal 6837 Stück, das Cabrio kam auf 10387 Exemplare. Vom 504 Coupé brachte Peugeot immerhin über 26 000 Stück an den Mann, in Relation zur Gesamtproduktion von knapp 3,7 Millionen Peugeot 504 dennoch ein vergleichsweise bescheidenes Ergebnis.

Ein 505 Coupé, das die Nachfolge hätte antreten können, ging nie in Serie. Es gibt lediglich einen einzigen Prototypen, der neben einer Cabrio-Version heute im Musée de l'Aventure Peugeot in Sochaux steht. Erst 1997, mehr als 20 Jahre nach Einstellung des 504, legte Peugeot Vergleichbares nach. Doch dem 406 Coupé, immerhin 100 000-mal verkauft, fehlen zum echten Oldtimer noch ein paar Jährchen an Reife. ■

Ob einer den 404 oder den 504 bevorzugt, ist eine Frage des Charakters. Den 304 als Zweitwagen würde aber niemand verachten



FAZIT

Der 304 ist knuffig, wendig und praktisch, eigentlich ein typisches Shopping-Auto, und zwar der Sorte, die Mann sich gerne von der Frau ausleiht und dann am liebsten nicht wieder hergibt. Für weite Fahrten und gelegentliches Austoben ist der maskuliner wirkende 504 freilich die bessere Wahl. Bleibt der 404, der Schönste des Trios. Mit seinen leicht barocken Formen fällt er am meisten auf, jedoch nie unangenehm. Sich für einen der drei entscheiden zu müssen, fällt schwer.

KAUFBERATUNG

Peugeot 404 Coupé

Das sehr seltene Peugeot 404 Coupé zeichnet sich durch eine sehr robuste Technik, aber leider auch eine recht rostempfindliche Karosserie aus.

KAROSSERIE-CHECK

■ Oft rosten die **vorderen Kotflügel**, sie sind mit der Karosserie verschweißt, häufig sind auch die Lampentöpfe porös. Nicht auf den ersten Blick zu sehen ist Korrosion am vorderen Querträger, der sich unterhalb des Kühlers befindet. Ein typischer 404-Schwachpunkt sind auch die **Schweller**, bei stärker fortgeschrittener Korrosion sind meist auch die A-Säulen in Mitleidenschaft gezogen. Auch die hinteren **Radläufe** rosten gern. Ist hier von außen nichts zu sehen, verschafft ein Griff in die Innenseiten Klarheit. Ein weiterer Schwachpunkt, der zu prüfen wäre, ist die Hecktraverse.

TECHNIK-CHECK

■ Die Vergasermotoren erreichen oft mehrere 100 000 Kilometer Laufleistung. Bei den Einspritzern kommt es mitunter zu Lagerschäden oder festgehenden Kolben, auch mögen sie keine langen Standzeiten. Defekte an der **Kugelfischer-Einspritzanlage**, erkennbar an schwarzem Auspuffrauch oder im Stand absterbendem Motor, können teure Reparaturen erforderlich machen. Bei schlechtem Geradeauslauf können die unteren Traggelenke der Federbeine ausgeschlagen sein. Das hintere **Differenzial** benötigt ein spezielles Öl auf Pflanzenbasis, auf keinen Fall ein konventionelles Achsöl einfüllen. Vorsicht bei Defekten der Hydrovac-Bremse, die Reparatur ist teuer.

PREISE

Bei Einführung 1962 (Peugeot 404 Coupé) 14 870 Mark
Classic-Analytics-Preis 2016 (Zustand 2/4)..... 18 400 / 4800 Euro

ERSATZTEILE

■ Motor- und Fahrwerksteile entsprechen jenen der Limousine, schwierig sind Karosserie- und Zierteile zu finden. Auch das **Interieur** sollte in Ordnung sein. Einige Teile sind mittlerweile als Nachfertigungen erhältlich, Sitzbezüge gibt es seit Neuestem beim „Franzosen“ in Vechta.

CLUBS UND SPEZIALISTEN

PeReCi Motor-Klassik-Club e.V., Wiebestraße 36-37, 10553 Berlin, Tel. 030/742 22 37, E-Mail: info@pereci.de, www.pereci.de

Diemer & Dalheimer, Angela-Braun-Straße 16 a, 66115 Saarbrücken, Tel. 0681/35 02 18, www.diemer-dalheimer.de

Fischer Veteranen-Service GmbH, Berliner Straße 256, 63067 Offenbach am Main, Tel. 069/883 56 68, www.veteranen-fischer.de

SCHWACHPUNKTE

- | | |
|-------------------------------|-------------------------|
| 1 Lampenkästen | 6 Schweller |
| 2 Kotflügel vorn | 7 A-Säulen |
| 3 Einspritzanlage | 8 Radläufe hinten |
| 4 Querträger vorn | 9 Hecktraverse |
| 5 Traggelenke Federbeine vorn | 10 Chrom- und Zierteile |



Alltagstauglichkeit	★★★★★	Unterhaltskosten	★★★★★
Ersatzteillage	★★★★★	Verfügbarkeit	★★★★★
Reparaturfreundlichkeit	★★★★★	Nachfrage	★★★★★

KAUFBERATUNG

Peugeot 304 Coupé

Lange Zeit wurde er vor allem als billiges Studentenauto gehandelt. Mittlerweile werden gute 304 Coupés durchaus geschätzt.

KAROSSERIE-CHECK

Wichtig ist zunächst ein Blick auf den **Vorderachsträger**, der gern durchrostet und dann am Stück getauscht werden muss, Ersatz ist nur schwer aufzutreiben. Weitere neuralgische Punkte stellen Türen, **Bodenbleche** und hintere Radläufe dar. Auch der Übergang von den Schwellern zum Bodenblech sowie der Querträger unter den Vordersitzen sollten untersucht werden. Einen genauen Blick verdient die **Hinterachse** beziehungsweise deren korrosionsgefährdete Aufnahmen. Gerne rosten auch die Endspitzen durch, beim Coupé schließlich wird mit der Zeit das Heckscheibengummi porös.

TECHNIK-CHECK

Der 1300er-Motor des 304 ist eigentlich äußerst robust. Ein typischer Schwachpunkt ist der elektrische **Kühlerventilator**. Wenn er infolge von Verschleiß oder eines defekten Thermostats nicht mehr anläuft, kann es zu Überhitzungen kommen, was dazu führt, dass die Zylinderkopfdichtung durchbrennt oder sich sogar Risse im Zylinderkopf bilden. Wer einen 304 S besichtigt, sollte auch den hier verbauten **Solex-Doppelvergaser** in Augenschein nehmen. Hier schlagen gern die Drosselklappen aus. Einzige Schwäche beim Antrieb ist eine nachlassende Synchronisation des Getriebes, was dazu führt, dass nur schwer vom dritten in den zweiten Gang zurückgeschaltet werden kann.

PREISE

Bei Einführung 1970 (Peugeot 304 Coupé)8560 Mark
Classic-Analytics-Preis 2016 (Zustand 2/4).....12500 / 2100 Euro

ERSATZTEILE

Dank der nahen Verwandtschaft zur Limousine sind viele Technikeile leicht zu finden, zumindest gebraucht. Schlechter sieht es bei speziellen **Karosserieteilen** aus. Neu ist ohnehin vieles nicht aufzutreiben, auch auf dem Gebrauchsmarkt muss man unter Umständen lange suchen.

CLUBS UND SPEZIALISTEN

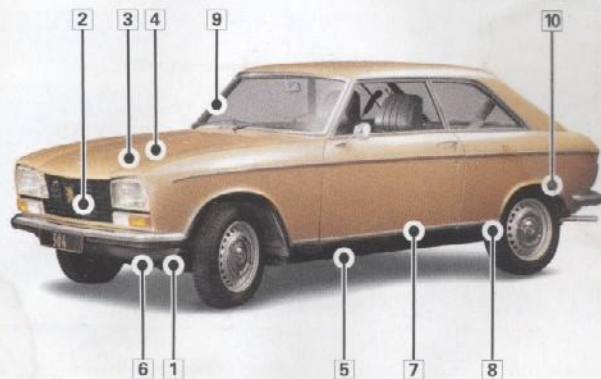
Peugeot 204/304 Team, Hardenbergstraße 13, 40625 Düsseldorf, E-Mail: info@peugeot-204-304-team.de, www.204-304-team.de

IG Peugeot 204/304 Cabrio Coupé, Marienstraße 6, 61206 Wöllstadt, E-Mail: info@ig-peugeot.de, www.ig-peugeot.de

Der Franzose, Osloer Straße 9–11, 49377 Vechta, Tel. 044 41/916 19 10, www.der-franzose.de

SCHWACHPUNKTE

- | | |
|--------------------------------|----------------------|
| 1 Vorderachsträger | 6 Querträger vorn |
| 2 Kühlerventilator | 7 Türen |
| 3 Drosselklappenwellen (304 S) | 8 Hinterachsaufnahme |
| 4 Zylinderkopf | 9 Scheibengummi |
| 5 Bodenbleche | 10 Radläufe hinten |



Alltagstauglichkeit	★★★★★	Unterhaltskosten	★★★★★
Ersatzteillage	★★★★★	Verfügbarkeit	★★★★★
Reparaturfreundlichkeit	★★★★★	Nachfrage	★★★★★

KAUFBERATUNG

Peugeot 504 Coupé V6 TI

Ein bildschönes, modern wirkendes und elegantes Coupé, das solide französische Großserientechnik mit italienischem Chic verbindet.

KAROSSERIE-CHECK

Ein äußerlich noch passabel dastehendes 504 Coupé kann bereits mächtig rosten. Betroffen sind oft – nicht unbedingt ohne Demontage von Teilen der Innenverkleidung zu sehen – die Schweller und A-Säulen. Weitere Schwachpunkte stellen die **Längsträger** am Wagenboden, die Radhäuser sowie die vorderen **Stehbleche** dar, außerdem die hinteren Radläufe inklusive des inneren Bereichs sowie beim Coupé die Unterkante der Heckscheibe. Alle **Kotflügel** sind übrigens verschweißt, Reparaturen entsprechend aufwendig. Achtung: Auf einen guten Zustand des Interieurs achten, sowohl Leder- als auch Veloursflächen sind nicht sonderlich strapazierfähig.

TECHNIK-CHECK

Der V6 ist äußerst robust, er schafft leicht 300 000 Kilometer. Wichtig ist es, stets auf eine sorgfältige Einstellung der **Einspritzanlage** zu achten. Übermäßiger Durst beim Vergasermotiv geht meist auf ausgeschlagene Drosselklappen zurück. Auch der Vierzylinder ist keine schlechte Wahl, weniger leistungsstark und laufruhig, dafür aber mit geringerem Verbrauch. Leichte Ölschwitzneigung gilt bei ihm als normal. Sowohl die Automatik- als auch die Vier- oder Fünfgangschaltgetriebe sind sehr robust. Die **Schaltgetriebe** arbeiten aber mit Motoröl als Schmiermittel, das regelmäßig gewechselt werden muss.

PREISE

Bei Einführung 1977 (Peugeot Coupé 504 V6 TI)..... 12270 Mark
Classic-Analytics-Preis 2016 (Zustand 2/4)..... 15200 / 3800 Euro

ERSATZTEILE

Die meisten Technikeile können von der 504 Limousine oder dem Nachfolger 505 übernommen werden. Etwas mühseliger kann es sein, Karosserieteile oder Reparaturbleche aufzutreiben. Auch einige Zier- teile oder Ersatz für verbrauchte Innenausstattung sind rar.

CLUBS UND SPEZIALISTEN

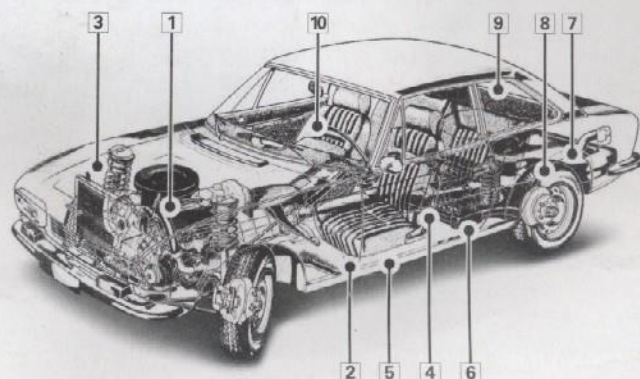
Peugeot 504 Coupé-Cabrio-Club e.V., Hellweg 69, 45721 Haltern am See, Tel. 023 64/66 81, www.peugeot504ccc.de

Französische Automobile Christian Och, Friedensallee 128, 22763 Hamburg, Tel. 040/85 18 67 91, www.och-automobile.de

Biewen Automobile GmbH, Am Saarufer 13, 54439 Saarburg, Tel. 065 81/99 55 48, www.biewen-automobile.de

SCHWACHPUNKTE

- | | |
|----------------------------------|---------------------------|
| 1 Drosselklappen (Vergasermotiv) | 6 Türen |
| 2 A-Säulen | 7 Radläufe hinten |
| 3 Stehbleche | 8 Innenkotflügel hinten |
| 4 Längsträger | 9 Unterkante Heckscheibe |
| 5 Schweller | 10 Zustand des Interieurs |



Alltagstauglichkeit	★★★★★	Unterhaltskosten	★★★★★
Ersatzteillage	★★★★★	Verfügbarkeit	★★★★★
Reparaturfreundlichkeit	★★★★★	Nachfrage	★★★★★