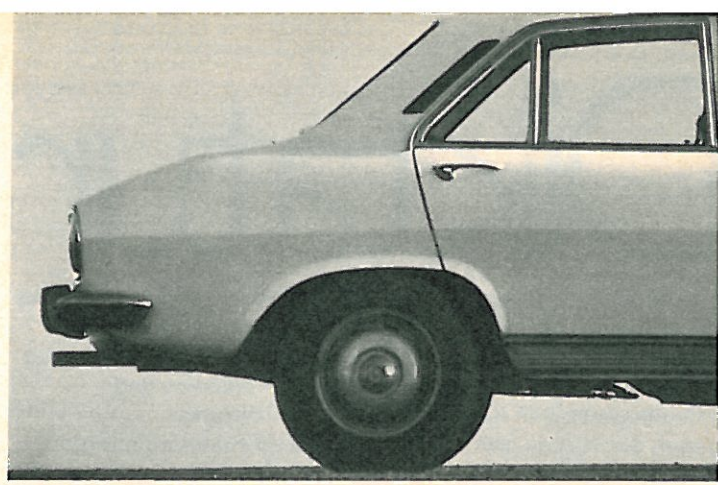


Peugot 504 Diesel



Es ist auch bei Peugeot etwas teurer, einen besonderen Geschmack zu haben. Wer sich dazu entschließt, das Modell 504 mit einem Dieselmotor zu erwerben, der muß als Einstand für spätere Ökonomie einen deftigen Preis zahlen. Der Diesel zählt zu den teuersten Limousinen der Baureihe, obschon er weder die Lederpolster der Luxusausführung noch auch nur annähernd die Fahrleistungen des 504 Injection vorweisen kann. Den eingeschworenen Dieselfreund freilich schreckt solche Preisgestaltung wenig. Er darf hier vielmehr vergnügt registrieren, daß Peugeots Gasoil-Konsument immer noch etwas billiger ist als ein Mercedes 220 D und dabei noch mehr Leistung hat als der 220 D.

Mit 65 PS nämlich ist der Peugeot der stärkste Diesel-Personenkraftwagen der Welt. Die Produktion dieser Rekordleistung obliegt einer in ihren Außenabmessungen gigantischen Vierzylindermaschine, die leicht geneigt den Raum unter der Motorhaube fast in seiner gesamten Länge ausfüllt. Der Anblick dieses mächtigen Triebwerks läßt kaum auf einen Hubraum von nur 2,1 Liter schließen, eher beschleicht einen schon der Verdacht, das Großaggregat habe sich aus dem Maschinenraum einer Barkasse hierher verirrt. Ganz so abwegig ist diese Vermutung auch nicht, denn Peugeot-Dieselmotoren sind bei der Christlichen Seefahrt recht beliebt. Dieser Nebenwerb seines Herstellers prägte den Charakter des Motors ganz offensichtlich: Mit einer Vorglühzeit von 70 Sekunden entspricht er eher den Gepflogenheiten der Hochsee-Schiffahrt als denen des Stadtverkehrs. Und auch das

dieser Minute der Einkehr folgende Laufgeräusch paßt mit seinem prägnanten Nageln besser in einen Fischereihafen als in einen Villenvorort. Der Peugeot-Diesel beschönigt wirklich nicht, daß er mit hoher Verdichtung relativ schwer verdaulichen Treibstoff entzündet. Im Zuge der Erwärmung wird das Donnerrollen unter der Haube milder. Das harte Nageln weicht einem energischen Brummen, das vor allem dann erbarungslos ins Ohr fällt, wenn der Motor ziehen muß oder mit hoher Drehzahl im Schub läuft. Verglichen damit bringt gleichmäßiges Tempo selbst bei hoher Geschwindigkeit eine gewisse Linderung. Wie

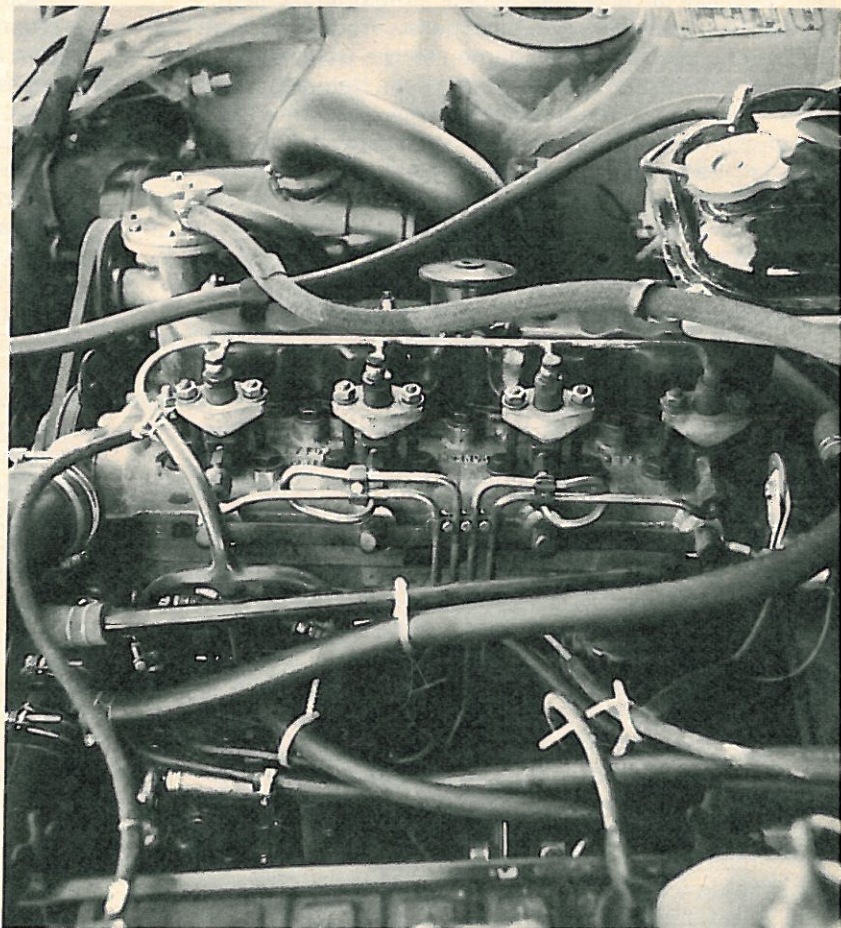
subjektiv dieser Eindruck allerdings ist, zeigt der hohe Schallpegel von 78 Phon bei 120 km/h.

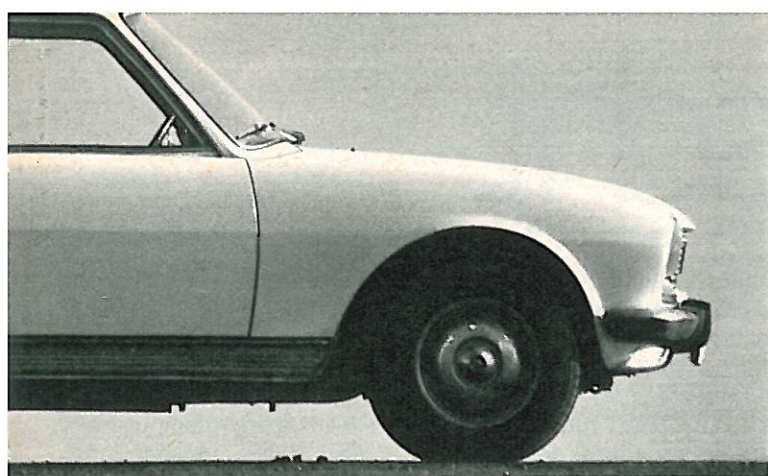
Beschauliches Tempo

Immerhin sind die unter solchem Getöse entwickelten Fahrleistungen für die Verhältnisse von Dieselaufomobilen recht manierlich. Leichter gebaut und stärker motorisiert als die Württemberger Konkurrenten, kann der Burgunder Diesel ein klares Plus an Temperament ausspielen. Er erreicht 100 km/h in 27,5 Sekunden und ist mit einer Spitze von 136 km/h zumindest nicht langsamer als ein

220 D. In der Praxis vermag der Peugeot Diesel diese objektiv bescheidenen Fahrleistungen zumindest auf der Autobahn in ganz bemerkenswerte Reisedurchschnitte umzumünzen. Einmal in Schwung gebracht, hält er selbst an Steigungen tapfer sein Tempo, was ihn über längere Distanzen dazu befähigt, einen Schnitt von 120 km/h zu halten. Dieses Reisen mit vergleichsweise beschaulichem Tempo aber ist wegen der Eigenart der Dieselmotoren durchaus kein Akt der Langeweile. Denn ebenso sträflich wie das Verlieren von Schwung ist beim Diesel jedes noch so dezente Heben des rechten Fußes vom Gaspedal.

Die 2,1 Liter große Dieselmachine von Peugeot zeichnet sich nicht nur durch eine mit 65 PS ordentliche Leistung aus, sondern erweist sich im Fahrbetrieb auch als Muster an Sparsamkeit. Weniger erfreulich ist die erhebliche Geräuscentwicklung, die dem komfortbetonten Peugeot 504 einen Hauch von Nutzfahrzeug vermittelt.





Ölbrenner

Solche Reaktionen nämlich beantworten die hochverdichteten Triebwerke mit augenblicklicher heftiger Verzögerung, die danach nur mit Mühe wieder aufgeholt werden kann. So beherzigt dann also der geübte Dieseltreiber immer die Regel: stehen lassen, was ihm, bei seinen im Käfertrab vollzogenen Reisen, eine gewisse Kurzweil beschert. Auch sonst hat der Benutzer eines Peugeot 504 Diesel über einen Mangel an Beschäftigung kaum zu klagen. Die im Verhältnis zum Gewicht doch recht schwache Maschine vermag kaum mit besonderer Durchzugskraft im großen Gang zu glänzen. Das legt dem Fahrer einen emsigen

Gebrauch der recht leichtgängigen Lenkradschaltung nahe. Auch am Lenkrad ist einige Arbeit zu verrichten. Trotz seines großen Durchmessers und einer sehr indirekten Lenkübersetzung bleibt kein Zweifel daran, daß auf den Vorderrädern eine mächtige Gußeisenmaschine und eine gewaltige Bleibatterie lasten. So muß man dann an dem ziemlich großen Lenkrad nicht nur viel, sondern auch mit einigem Nachdruck kurbeln. Die beim Diesel entschieden höheren Lenkkräfte zehren dann auch deutlich an jener Handlichkeit, die den Peugeot 504 mit Benzinmotor immerhin noch auszeichnet. So ist der Diesel nicht nur von seiner

Leistung her, sondern auch in bezug auf seine Lenkeigenschaften spürbar träger als der 504 mit Benzin-Motor. Diese Eigenschaft beschränkt weitgehend sein Talent für den Stadtverkehr, wo ihm eine Servolenkung — wie sie der Konkurrent von Daimler-Benz gegen Aufpreis bieten kann — ganz erheblich fehlt. Doch auch das zügige Befahren kurvenreicher Landstraßen hat im 504 Diesel seine Probleme. Denn die enorme Massenkonzentration im Vorderwagen erzeugt eine intensive Neigung zum Untersteuern. Dieses Eigenlenkverhalten paart sich mit einer recht heftigen Lastwechselreaktion in Kurven — hervorgerufen durch

die starke Bremswirkung des Motors —, aber dabei erweist sich die indirekte Lenkung kaum als das geeignete Abwehrinstrument.

Mustergültiger Verbrauch

Das hohe Gewicht ändert nichts daran, daß man den 504 Diesel zu den genügsamen Autos rechnen muß. Selbst bei häufigem Vollgasfahren begnügt er sich mit 10 bis 11 Litern pro 100 Kilometer. Eine geringfügig zurückhaltendere Fahrweise erlaubt es, die Zehnlitergrenze sehr deutlich zu unterschreiten, denn wirklich sparsamer sind Diesel eigentlich erst im Teillastbereich. Damit erweist sich der gallische Dieselwagen sogar noch als etwas geiziger als seine schwäbischen Kollegen. Dennoch gelingt es ihm zumindest in Deutschland nicht, Peugeots Reklameversprechen vom Kilometer zum halben Preis einzulösen. Bei den hierzulande üblichen Preisen für Dieselmotorkraftstoff bedarf es dazu schon einer gewissen Beifütterung von Heizöl, die freilich hohe, alle Ökonomie in Frage stellende Strafen nach sich ziehen kann. Dem rechtschaffenen Tankstellenkunden bietet dieser Dieselwagen den Kilometer also nicht zu einem konkurrenzlos niedrigen Preis. Ähnlich wie bei Mercedes liegt der Vorteil in der Kombination eines großen, bequemen Wagens mit geringen Kraftstoffkosten. Und wer ein solches Auto lange fährt, kann überdies von der Lebensdauer der Dieselmotoren und von den Festigkeitsreserven eines für höhere Leistungen ausgelegten Autos profitieren. -cpb-

Technische Daten und Meßwerte

Peugeot 504 Diesel

MOTOR

Vierzylinder Viertakt-Reihenmotor, Bohrung x Hub 90 x 83 mm, Hubraum 2112 ccm, Verdichtungsverhältnis 22,2:1, Leistung 65 PS bei 4500 U/min, spezifische Leistung 30,8 PS/Liter, maximales Drehmoment 12,6 mkg bei 2000 U/min, mittlere Kolbengeschwindigkeit bei Nenndrehzahl (4500 U/min) 12,4 m/s, 5fach gelagerte Kurbelwelle, seitliche Nockenwelle, über Stoßstangen und Kipphebel betätigte hängende Ventile, Wasserkühlung mit Pumpe und Thermostat, Kühlerinhalt mit Heizung 10 Liter, Druckumlaufschmierung mit Ölfilter im Hauptstrom, Ölinhalt Motor 5 Liter, Bosch Kraftstoff-Einspritzung, Kraftstofftank im Heck 56 Liter, Batterie 12 V 65 Ah, Drehstromlichtmaschine 500 Watt.

FAHRLEISTUNGEN

Höchstgeschwindigkeit 135,4 km/h
 Beschleunigung (auf effektive Geschwindigkeiten, vollgetankt, 2 Personen)
 0 bis 40 km/h 5,2 s
 0 bis 60 km/h 9,6 s
 0 bis 80 km/h 17,0 s
 0 bis 100 km/h 27,5 s
 1 km mit stehendem Start 43,8 s

Elastizität (Beschleunigung im IV. Gang ab 40 km/h
 40 bis 60 km/h 10,1 s

40 bis 80 km/h 19,8 s
 40 bis 100 km/h 32,8 s
 1 km ab 40 km/h 44,7 s

INNENGERÄUSCH

Leerlauf im Stand 54 Phon (dBA)
 Bei 50 km/h 67 Phon (dBA)
 Bei 80 km/h 70 Phon (dBA)
 Bei 100 km/h 72 Phon (dBA)
 Bei 120 km/h 78 Phon (dBA)

VERBRAUCH

Dieselloil
 Autobahn Schnitt ca. 100 km/h 9,1 L/100 km
 Autobahn Schnitt ca. 120 km/h 10,9 L/100 km
 Landstraße Schnitt ca. 65 km/h 9,4 L/100 km
 Kurzstrecke 9,0–10,0 L/100 km
 Testverbrauch 9,5 L/100 km

WARTUNG

Inspektion alle 5000 km
 Ölwechsel alle 2500 km

PREISE

Limousine viertürig Diesel DM 12 450,—
 Österreich:
 Limousine viertürig Diesel öS 99 600,—
 Preis für die Schweiz steht noch nicht fest.