

Wirtschafts- hilfe



**auto
motor
sport** Test

Peugeot 504L

Die Sparversion, die Peugeot zur unteren Abrundung des 504-Programms in Serie gehen ließ, paßt gut in die Zeit. Der 504 L kostet wenig über 10 000 Mark und begnügt sich mit Normalbenzin.

Auch bei den Autos drängt sich, stärker als je zuvor, die Frage auf, ob es etwas weniger sein darf. Die Ölkrise hatte an diesem neuen und zweifellos noch ungewohnten

Trend natürlich wesentlichen Anteil, doch auch ohne Verknappung des für die heutigen Automobile unerläßlichen Rohstoffs standen die Zeichen für weitere Expansionen in Ge-

wicht, Leistung und Hubraum nicht günstig: Der Unterhalt eines Autos wird immer teurer, und das nicht nur, wenn man fährt, sondern auch, wenn es bloß in der Garage steht. Für die Marktstrategen in der Automobilbranche sind diese Zeichen der Zeit sehr ernsthafter Natur; denn das beste Geschäft macht auch in diesem Wirtschaftszweig nur jener, der die Bedürfnisse optimal befriedigen kann.

Diese Bedürfnisse bestehen heute nicht mehr in so hohem Maße darin, besonders viele und möglichst große Zylinder unter der Haube zu haben. Man begnügt sich mit weniger

und wenn in den Verbrennungsräumen auch noch Normalbenzin problemlos zur Explosion gebracht werden kann, ist das wichtiger als je zuvor. Peugeot paßte sich mit dem 504 L, über den auto motor und sport ausführlich in Heft 23 berichtete, sehr schnell der neuen Lage an: Man rüstete das kommode Mittelklasse-Auto, das seit 1968 produziert wird, mit jenem 1,8 Liter-Motor aus, mit dem es zu Anfang ohnehin geliefert wurde, und senkte gleichzeitig den baulichen Aufwand, indem man statt der hinteren Einzelradaufhängung die simple Starrachse des ebenfalls noch

Technische Daten und Meßwerte

MOTOR

Vierzylinder Viertakt-Reihenmotor, Bohrung x Hub 84 x 81 mm, Hubraum 1796 ccm, Verdichtungsverhältnis 7,5 : 1, Leistung 79 PS bei 5100 U/min, spezifische Leistung 43,9 PS/Liter, maximales Drehmoment 14,5 mkp bei 2500 U/min, mittlere Kolbengeschwindigkeit bei Nenndrehzahl (5100 U/min) 13,8 m/s, bei 100 km/h im IV. Gang (entsprechende Drehzahl 3430 U/min) 9,3 m/s, fünffach gelagerte Kurbelwelle, seitliche Nockenwelle, Antrieb durch Kette, über Stoßstangen und Kipphebel betätigte hängende Ventile, Wasserkühlung mit Pumpe und Thermostat, Kühlerinhalt 7,6 Liter, Druckumlaufschmierung mit Ölfilter im Hauptstrom, Ölinhalt Motor 4 Liter, 1 Solex Fallstromvergaser 34 PBICA 9, mechanische Benzinpumpe, 56 Liter-Kraftstofftank im Heck, Batterie 12 V/65 Ah, Drehstromlichtmaschine 500 Watt.

ABMESSUNGEN

GEWICHTE

Außenmaße 4480 x 1690 x 1460 mm, Radstand 2740 mm, Spur 1420/1330 mm, Eigengewicht vollgetankt 1140 kg (davon

Vorderachse 615 kg, Hinterachse 525 kg, Gewichtsverteilung 53,9 : 46,1), zulässiges Gesamtgewicht 1640 kg, Zuladung 500 kg, Kofferraumvolumen nach auto motor und sport-Norm 324 Liter.

FAHRLEISTUNGEN

Höchstgeschwindigkeit

154,5 km/h

Beschleunigung (auf effektive Geschwindigkeiten, vollgetankt, 2 Personen):

0 bis 40 km/h 3,2 s
 0 bis 60 km/h 6,2 s
 0 bis 80 km/h 10,1 s
 0 bis 100 km/h 16,3 s
 0 bis 120 km/h 25,2 s
 0 bis 130 km/h 33,6 s
 1 km mit stehend. Start 37,2 s

Elastizität (Beschleunigung im IV. Gang ab 40 km/h):

40 bis 60 km/h 6,7 s
 40 bis 80 km/h 13,2 s
 40 bis 100 km/h 20,8 s
 40 bis 120 km/h 31,1 s
 40 bis 130 km/h 38,9 s
 1 km ab 40 km/h 38,9 s

Geschwindigkeitsbereiche:

I. Gang bis 48 km/h
 II. Gang 12 bis 81 km/h
 III. Gang 25 bis 124 km/h
 IV. Gang 36 bis 175 km/h
 *theoretischer Wert

INNENGERÄUSCH

Leerlauf im Stand 45 Phon (dBA)
 Bei 50 km/h . . . 58 Phon (dBA)
 Bei 80 km/h . . . 64 Phon (dBA)
 Bei 100 km/h . . . 68 Phon (dBA)
 Bei 120 km/h . . . 73 Phon (dBA)
 Bei 140 km/h . . . 75 Phon (dBA)

VERBRAUCH

Normalbenzin
 Autobahn Schnitt
 ca. 100 km/h . . . 10,5 L/100 km
 Autobahn Schnitt
 ca. 135 km/h . . . 13,9 L/100 km
 Landstraße Schnitt
 ca. 65 km/h . . . 10,5 L/100 km
 Landstraße Schnitt
 ca. 75 km/h . . . 12,8 L/100 km
 Kurzstrecke 10,5–12,5 L/100 km
 Testverbrauch 12,5 L/100 km

WARTUNG

Inspektion . . . alle 10 000 km
 Ölwechsel . . . alle 5 000 km

RICHTPREISE

504 L, viertürig . . . DM 10 195,—
 504 L Automatik,
 viertürig DM 11 395,—
 504 L Diesel,
 viertürig DM 12 010,—
 Hersteller: Société des Automobiles Peugeot, Sochaux, Frankreich. Importeur: Peugeot Automobile, Saarbrücken.

ZUM VERGLEICH	Peugeot 504 L	Peugeot 504 GL	Opel Rekord 1700	Ford Consul 1700	Chrysler 180
Hubraum ccm	1796	1971	1698	1680	1812
Leistung PS/U/min	79/5100	93/5200	83/5400	75/5000	100/5600
Preis DM	10 195,—	11 825,—	10 823,50	10 740,—	10 398,—
Beschleunigung in s					
0 bis 60 km/h	6,2	6,0	5,7	6,7	5,1
0 bis 80 km/h	10,1	9,6	9,1	11,0	7,9
0 bis 100 km/h	16,3	15,0	13,9	17,5	12,0
0 bis 120 km/h	25,2	22,1	21,4	28,5	17,2
0 bis 140 km/h	—	34,4	36,4	—	25,3
1 km mit stehend. Start	37,2	35,9	36,1	38,5	33,4
Höchstgeschwindigkeit	154,5	162,0	164,4	148,8	169,0

FOTO: SEUFERT

produzierten 404 installierte. Technisch war all dies kein Problem: Den Motor hatte man im Haus und brauchte ihn nur mit Hilfe niedrigerer Kolben auf das für den Betrieb mit Normalbenzin angestrebte Verdichtungsverhältnis von 7,5 : 1 zu bringen. Und die Hinterachse lag ebenfalls schon im Regal; man glich sie den neuen Gegebenheiten an, wodurch allerdings das Kofferraum-Volumen schrumpfte. Trotzdem ist noch genug übriggeblieben: Nach auto motor und sport-Norm paßten 324 Liter in das Gepäckabteil des 504 L, die übrigen 504-Modelle fassen 372 Liter.

Das Leistungsminus tritt natürlich am deutlichsten in Erscheinung, wenn man den stärksten 504, die TI-Version, zum Vergleich heranzieht (siehe auch „Vergleichstest Große Vierzylinder“, Heft 26). Doch schon dem Zweiliter-Modell mit 93 PS starkem Vergasermotor (504 GL) ist der schlichtere und schwächere Kollege nicht hoffnungslos unterlegen, wie auch die Meßwerte in der Vergleichstabelle zeigen. Überschäumendes Temperament ist aber ebenfalls nicht zu verzeichnen: Die 79 PS, die bei 5100 U/min zur Verfügung stehen, beschleunigen das immerhin 1140 kg

schwere Spar-Auto in 16,3 Sekunden auf 100 km/h und lassen es maximal 154,5 km/h schnell werden. Im Benzinverbrauch erwies sich der 504 L als angemessen sparsam: Ein Autobahndurchschnitt von ca. 100 km/h kostete alle 100 Kilometer 10,5 Liter Normalbenzin — über 12 Liter kommt man nur im Kurzstreckenbetrieb oder bei vollem Ausnutzen der Leistung.

Zweifellos hat Peugeot mit der Einführung des 504 L zur rechten Zeit das Richtige getan. Denn wer künftig in der

Mittelklasse sparen will, kommt an diesem französischen Auto kaum vorbei: Es kostet nur knapp über 10 000 Mark und beweist mit ausgezeichnetem Fahrkomfort, gutem Raumangebot, ausreichend starker Motorisierung und einer trotz Abmagerung weitgehend kompletten Ausstattung, daß automobiler Verzicht nicht generell in Erbärmlichkeit umschlagen muß. Insofern hat das kleine L am Wagenheck, das so gar nicht zur Motivierung dieses Autos paßt, durchaus seine Berechtigung. Denn wer im Luxus spart, spart am leichtesten.

Klaus Westrup