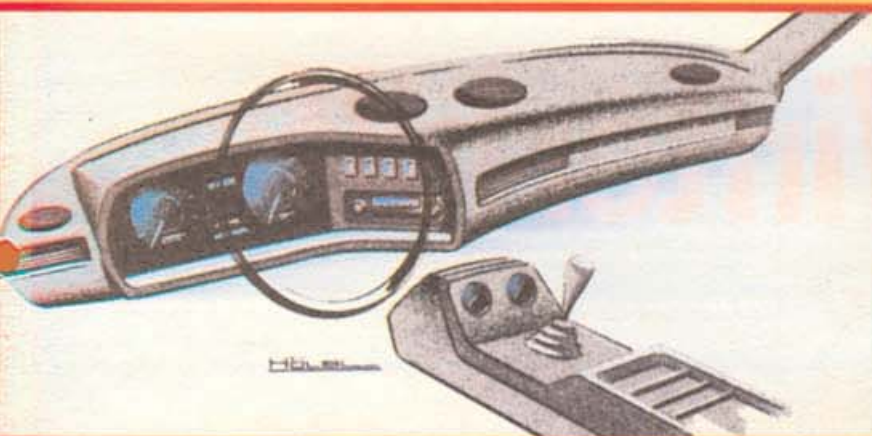


# auto touring

NR. 1 JÄNNER  
JAHRGANG 1980

CLUBMAGAZIN DES ÖAMTC



## ZUKUNFTSVISIONEN



- Der VH 80 könnte ein Österreichauto werden
- Alternativkraftstoffe gegen Benzinmangel
- Massenverkehrsmittel – attraktiv und schnell
- Neue Prioritäten beim Straßenbau



## Dauertestabschluß: 50.000 Kilometer im Peugeot 504

Autos sind meist dann am besten, wenn sie schon vom Aussterben bedroht sind.

Der Nachfolger des Peugeot 504 steht bereits Gewehr bei Fuß – eines nicht allzu fernen Tages soll der vor Jahresfrist präsentierte 505 seinen alten Kameraden ablösen. Unter diesen Voraussetzungen durfte man fest damit rechnen, daß unser Dauertestwagen seine präliminierten 50.000 Kilometer problemfrei abspulen würde.

# Alt, aber gut

Seit nunmehr rund einem Jahrzehnt hat sich der Peugeot 504 als geräumiger und zuverlässiger Familienwagen profiliert. Wie bei der Löwenmarke üblich, blieb im Laufe dieser Zeit die Außenhaut weitgehend von kosmetischen Operationen verschont. Angesichts der immer noch nicht veraltet anmutenden Formen zeigt sich, daß es sich lohnt, bei Pininfarina dauerhaft konzipierte Autos einkleiden zu lassen. Freilich wollte man bei Peugeot keinem Kunden zumuten, nicht mehr ganz zeitgemäße Instrumente vor Au-

gen haben zu müssen, und so wick der unübersichtliche, schmale Tachometer des Urmodells 504 L einem klar ablesbaren run-

**Text: Anton Lerch,  
Michael Stirner  
Fotos: Jürgen König**

den Gerät. Der seit jeher rechts angeordnete Blinkerhebel wanderte allerdings erst im 505 dorthin, wo er landläufig üblich ist – nach links.

Zweifellos sollte dieser Dauer-

test nicht ein Nachruf auf ein so gut wie ausgelaufenes Modell werden. Gemäß der Tradition des Hauses wird unser Prüfling als das Basismodell der einst verzweigten 504-Reihe noch geraume Zeit fortbestehen. Mit seinem niedrig verdichteten 1,8-Liter-Triebwerk liefert der unlängst auf 504 GR getaufte Franzose die besten Voraussetzungen für ein robustes, anspruchsloses Gebrauchsfahrzeug – mit besonderer Rücksichtnahme auf minderwertige Treibstoffqualitäten in Frankreichs einstigen Kolonien.

### Technische Daten

**MOTOR:** Vierzylinder in Reihe, hängende Ventile, seitliche Nockenwelle mit Kette getrieben. Leichtmetallzylinderkopf, nasse Zylinderlaufbuchsen, fünffach gelagerte Kurbelwelle, Flüssigkeitskühlung, Hubraum 1796 cm<sup>3</sup>, Bohrung × Hub 84 × 81 mm, Verdichtung 7,5 : 1, 54 kW (74 PS) bei 5000/min, max. Drehmoment 137 Nm (14,4 mkg) bei 2500/min, Batterie 12 V 44 Ah, Lichtmaschine 500 W Drehstrom.

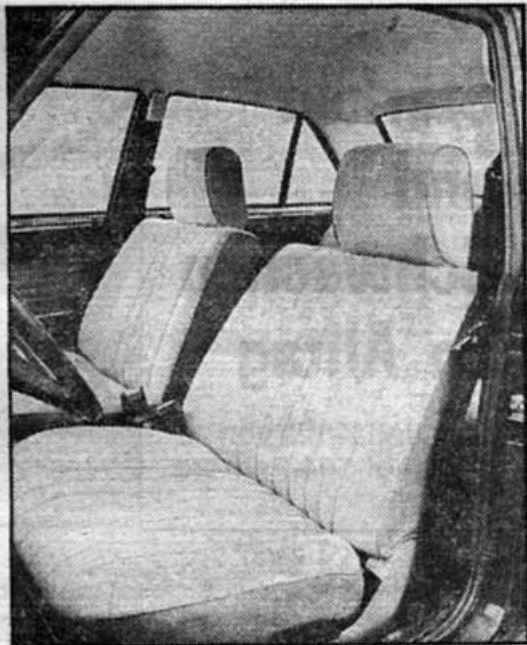
**KRAFTÜBERTRAGUNG:** Federscheibenkupplung hydraulisch betätigt, Viergang-Voitsynchrongetriebe mit Mittelschaltung, Hypoid-Achsantrieb, Untersetzung 3,89 : 1.

**FAHRGESTELL:** selbsttragende Karosserie, vorn Federbeine mit Schraubenfedern und koaxialen Teleskopstoßdämpfern, untere Querlenker mit Längsschubstreben, Kurvenstabilisator; hinten Starrachse mit Schraubenfedern, Kardanwelle in Schubrohr, Schubstreben, Panhardstab, Kurvenstabilisator und Teleskopstoßdämpfer; vorn Scheibenbremsen, hinten Trommelbremsen, Servo, Zahnstangenlenkung, Reifen 175 SR 14, Felgen 5J 14.

**ABMESSUNGEN, GEWICHTE:** Länge × Breite × Höhe 4490 × 1690 × 1480 mm, Radstand 2740 mm, Spur v/h 1420/1330 mm, Bodenfreiheit 120 mm, Wendekreis 10,9 m, Leergewicht 1140 kg, höchstens zuverlässiges Gesamtgewicht 1640 kg.



Prädestiniert für weite Reisen, zog es unseren 504-Dauerläufer gleich mehrmals nach Hamburg



Wohl der Kofferraum etwas kleiner als beim GL ist, faßt er genug Gepäck für die Familie. Nach 50.000 km zeigten die Sitze kaum Abnützungen

### Motor: bewährt und robust

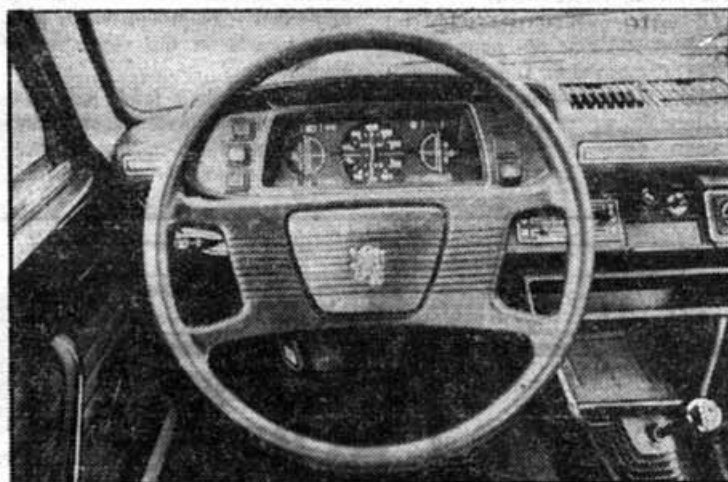
Beim Peugeot 504 kommt der Maschine im Grunde genommen nur eine untergeordnete Bedeutung zu. Man nimmt sie zur Kenntnis, macht sich aber keinerlei wie immer geartete Gedanken. Der Peugeot-Motor läuft, im unteren Drehzahlbereich, den man vorwiegend benutzt, nahezu unhörbar und seidenweich, tut sich aber weder durch besonderes Temperament noch durch sonst irgendwelche aufregende Eigenschaften hervor. Die Qualitäten des schräg liegenden Vierzylinders liegen anderswo, Elastizität, hohe Laufleistungen und eine hervorragende Zuverlässigkeit sind die Stärken dieses Triebwerks, das zwar immer wieder überarbeitet, aber im Grundkonzept doch schon vom legendären 403 her

sind dabei durchaus respektabel, immerhin läuft der 504 auf deutschen Autobahnen exakt 156 km/h Spitze, und dieses Tempo wurde nächtlicherweise oft auch stundenlang gehalten. Daraus erklärt sich nicht zuletzt das mit 12,4 l/100 km relativ hohe Verbrauchs-

**Leopold Schmidt, Operator, 3100 St. Pölten:**  
*„... bequeme Sitze, genügend Kniefreiheit, gute Federung.“*

mittel. Der Durchschnittsverbrauch der Peugeot-Fahrer unter unseren Lesern liegt bedeutend niedriger, die meisten fahren mit etwa 10 Liter, wobei vielfach reines Normalbenzin verwendet wird, wir mischten üblicherweise 25% Super bei, womit jegliche Klingelgefahr gebannt ist. Wie gesund die Maschine tatsächlich ist, zeigt auch die Tatsache, daß zwischen den Ölwechselintervallen von 7500 km nicht ein Tropfen Öl nachgefüllt werden mußte. Abgesehen von der einen Panne lief der 504-Motor stets zuverlässig, und ließ auch gegen Ende nicht die geringsten Verschleißspuren erkennen. Laufleistungen von mindestens 150.000 km ohne Reparaturen sind beim 504 an der Tagesordnung und keineswegs ungewöhnlich.

Naturngemäß umfaßt die Serienausstattung eines derartigen Grundmodells nur das absolut Notwendigste. Man muß auf jeglichen verspielten Firlefanz ebenso verzichten wie auf fortschrittliche Sicherheitsattribute wie Nackenstützen. Da die entsprechenden



Einfach, aber übersichtlich – das Cockpit des Peugeot 504

Halterungen aber im Sitz vorgesehen sind, ließen wir uns für den Testwagen dennoch die aufpreispflichtigen „Schlummerrollen“ liefern. Die zitierte Einfachheit hat allerdings ihre Meriten: Elektrik und Mechanik sind relativ leicht überblickbar, sogar ein Hinterhofmechaniker im verstecktesten Neger-Kral wird normalerweise ohne die Hilfe seines Medizinmannes zurechtkommen.

### Innenausstattung: einfach, aber praxisnah

So hielten sich die Werkstattaufenthalte unseres Dauerläufers denn auch in erfreulich bescheidenen Grenzen – zumal Peugeot-Mechaniker hierzulande doch gewiß über bessere Schulung und Werkzeuge verfügen als ihre Kollegen aus dem Schwarzen Erdteil. Ein Wermutstropfen verbitterte allerdings vom ersten bis zum vorletzten Tag den Gesamteindruck: Erst nach zahllosen Mißer-

folgen gelang es der Werkstätte, das Lüftungsgebläse zur schnellsten Gangart zu überreden. Der Mechanismus des Schiebereglers war offensichtlich beim Zusammenbau des Autos nicht genau hinter dem entsprechenden Aus-

**Günther Aumaier, Beamter, 4702 Wallern:**  
*„... ausreichend Platz, Kompaktheit, sicheres Fahrgefühl, Wirtschaftlichkeit.“*

schnitt im Armaturenbrett placiert worden, womit sowohl Heizung als auch Kühlung nur auf den letzten Kilometern einigermaßen zu überzeugen vermochten.

Zweifelloos wünscht man sich zumindest an heißen Sommertagen intensivere Frischluftzufuhr, als dies dem 504-Fahrer konstruktionsbedingt zu-

**Walter Biber, Angestellter, 1100 Wien:**  
*„... 74 PS ungünstig für Versicherung.“*

stammt. „at“-Leser bestätigen, daß nicht nur unser Dauertestwagen ein besonders braves Exemplar zu sein schien, sondern im allgemeinen die 1,8-l-Maschine absolut problemlos läuft. Ein einziges Mal während der Testzeit blieb der 504 auf der Strecke: Gleich zu Beginn gab die Zündspule ihren Geist auf, und ohne zündenden Funken läuft die beste Maschine nicht mehr. Der recht niedrig verdichtete Motor leistet laut Werkangabe 54 kW (74 PS), bei km-Stand 48.530 bestätigte der unbestechliche Bosch-Prüfstand einen Wert zwischen 74 und 79 PS. Die Fahrleistungen

# Stärken und Schwächen im Alltag

Lob und Kritik von  
Peugeot-504-Fahrern



gestanden wird. Ein Schiebedach, das nur gegen Aufpreis zur Verfügung steht, könnte diesbezüglich spürbare Erleichterung verschaffen.

Darüber hinaus herrscht im Peugeot 504 eine durchaus wohlige Atmosphäre. Die stoffbezogenen Sitze bieten zwar kaum Seitenhalt, sie sind dafür aber in puncto Oberschenkelauflage und Rückenstütze ausreichend und

anatomisch richtig dimensioniert. Nach 50.000 Kilometern konnte man allerdings am naturgemäß überbeanspruchten Fahrersitz die ersten Zeichen von Erschlaffung bemerken – beim Einsteigen glitt man bereits in die eingessene Mulde.

Ellbogenfreiheit und Beinraum sind vorn wie hinten ausreichend bemessen – für vier ausgewachsene Mitteleuropäer mit Wohl-

standsbüchlein ist allemal genügend Platz vorhanden. Ähnlich geräumig geht es auch im Gepäckabteil zu. Wengleich das Verladen der Reiseutensilien angesichts der hoch angesetzten Klappe auch nicht ganz ohne Anstren-

**Dr. Peter Scheer, Arzt,  
1130 Wien: „...ruhiger,  
schöner Geradeauslauf.“**

**PLUS:**  
Großes Raumangebot, Fahrkomfort, bequeme Sitze, gute Federung, zuverlässige Maschine, Wirtschaftlichkeit, lange Reifenlebensdauer (60.000 bis 80.000 km).

**MINUS:**  
Detailverarbeitung mangelhaft, Rostschutz und Lackierung nur durchschnittlich, Roststellen vor allem an Türkanten und besonders am Kofferraumdeckel (Ansätze auch an unserem Wagen).

**SERVICEKOSTEN:**  
Großes Service (15.000 km) im Mittel etwa S 1500,- bis S 2500,-, kleines Service (7500 km) zwischen S 300,- und S 800,-.

**VERBRAUCH:**  
Durchschnitt 9 bis 10,5 l/100 km  
Stadtverkehr 12 bis 14 l/100 km  
Landstraße 9 bis 11 l/100 km  
Autobahn 8,5 bis 12 l/100 km

se Starrachse hingegen an Qualitäten hinsichtlich Fahrsicherheit, Straßenlage und Federungskomfort zu bieten imstande ist, sollte niemand mit den üblichen Unarten, die diese Konstruktion sonst mit sich bringt, in einen Topf

**Dr. Heinz Schludermann,  
Betriebsberater, 5020 Salzburg:  
„... seriöses  
Image.“**

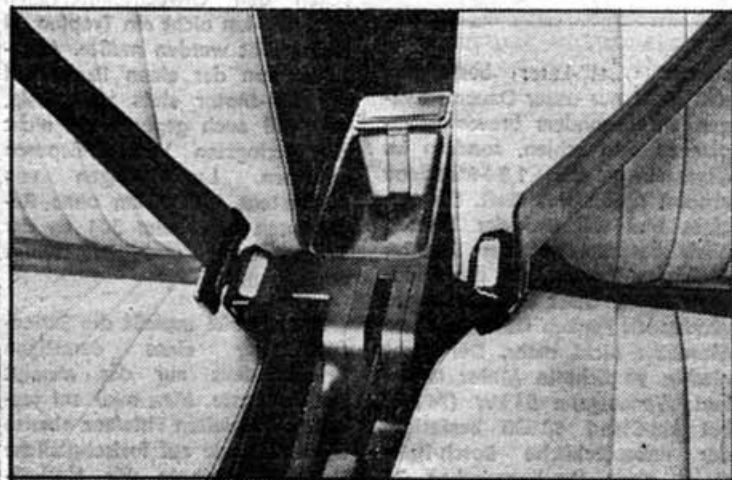
werfen. Ein gegen das Getriebe zu abgestütztes Schubrohr sowie zwingende Führungskinetik hatten die Unterschiede zur Einzelaufhängung der Schwestermotelle in denkbar engen Grenzen.

Eingedenk des konventionellen Antriebskonzepts (Motor vorn,

gunstung zu bewerkstelligen ist, freut man sich doch immer wieder, was da alles Platz hat. Kaum zu glauben jedenfalls, daß unter derselben Karosserie noch mehr Ladevolumen bereitsteht, wenn man beispielsweise das GL-Modell ordert. Im Basismodell findet nämlich noch die massige, starre Hinterachse Verwendung, die in ihrer Konzeption vom 203 der fünfziger Jahre stammt.

## Fahrgestell mit Qualitäten

Dank des Schneckentriebes im Differential wächst diese Konstruktion förmlich über sich hinaus. Das Ergebnis: Sie engt den Kofferraum merklich ein. Was die-



Die Gurtschlösser sind beim 504 schon direkt am Sitz befestigt

### Bundesländerversand:

1190 Wien, Heiligenstädter Straße 111, Tel. 0 22 2/36 63 86  
Bitte genaue Fahrzeugangabe (Marke, Type, Baujahr)  
Versand per Nachnahme plus S 30,- Versandkosten, möglich Versand

## MIT TOP-PREISE INS JAHR 1980

Vollstereo-Kassetten-Autoradio	990,-
Philips MK III	2750,-
Kappenfelle, echt	360,-
Batterieladegerät	235,-
6+12 Volt, 6 Amp.	
Skiträger ab	150,-
Skiträger, sperrbar, ab	395,-

## Semperit-Reifen-Diskont

## Pewag-Schneeketten-Diskont

z. B.	Preis per Paar
Pewag UZ 60 s	720,-
für 155-13, 165/70-13, 145-14 usw.	
Pewag UZ 62 s	720,-
für 560-13, 165-13, 175-70-13 usw.	
Pewag UZ 64 s	745,-
für 175-13, 185/70-13, 165-14 usw.	
Pewag UZ 67 s	745,-
für 175-14, 185/70-13, 165-15 usw.	

## AUTOBATTERIEN bis 50% billiger als Listenpreis

Österr. Marke, 2 Jahre Garantie,  
Autobatterien kein Versand

Preise inkl. MWST. gültig bis 31. 1. 1980, solange der Vorrat reicht

## Automaterial Fritz

Wien 16, Thalst. 116  
Wien 19, Heiligenstädter  
Straße 111  
Wien 21, Prager Straße 52





**Strenge Kontrolle bei Testende bestätigt Fitneß des 504ers**

Antrieb über die Hinterräder) muß der Peugeot-504-Besitzer allerdings einige Abstriche hinsichtlich Wintertauglichkeit hinnehmen. Über den Kofferraum nicht mit

**Karl Pfingstl, Pensionist, 8530 Deutschlandsberg: „... gute Innenausstattung, leichtgängig, gut gefedert.“**

Gepäck oder Sandsäcken belastet, wird mit Traktionsproblemen zu kämpfen haben.

Darf man sich, wie bereits erwähnt, über ansprechenden Sitzkomfort freuen, so trägt schließlich auch die langhubige, sanfte Federung des 504 zum gesteigerten Wohlbefinden der Insassen bei. Lange Bodenwellen werden ebenso wie kurze, harte Stöße

**Damir Mustapic, Student, 1010 Wien: „... etwas bessere Detailverarbeitung, besserer Rostschutz.“**

von Steiß und Bandscheiben ferngehalten. Dennoch braucht man auf ein spurtreues und weitgehend friedfertiges Fahrverhalten nicht zu verzichten. Extremsitua-

tionen gehören zweifellos kaum zum Alltagsleben des meist nüchtern-friedfertigen Peugeot-Fahrers, aber sogar dann kommt man mit der gutmütigen Familiensänfte stets zurecht. Die angenehm präzise Lenkung – ohne Servounterstützung – zählt zwar nicht zu den leichtgängigsten ihrer Spezies, dank des beachtlichen Lenkradhalbmessers bleiben die erforderlichen Kräfte in erträglichem Rahmen. Nur für den untrainier-

**Harald Grundner, Immobilienmakler, 2345 Brunn: „...bequem, fährt mit Normalbenzin, problemlos.“**

ten, erschlafenen Großstädter gerät das Rangieren in enge Parklücken zur Fitneßübung.

Der Peugeot 504 ist insgesamt wohl kein Blender. So wie der Motor paßt auch alles andere genau ins Gesamtbild: unauffällig, robust und immer zur Stelle – sehr sympathische Eigenschaften, die den 504 nicht nur bei uns zu einem der beliebtesten Fahrzeuge im Teststall avancieren ließen, sondern auch den beachtlichen, langjährigen Verkaufserfolg dieses Evergreens einleiteten.

## Wartungsarbeiten

### 1. Service: km 1943

Arbeitszeit kostenlos	
Schmiermittel . . . . .	284,10
Ölfilter . . . . .	92,-
Scheibenfrostschutz . . . . .	19,-
	<hr/>
	395,10
18% MWSt. . . . .	71,12
Summe . . . . .	<hr/>
	466,22

### 7500-km-Service

Material	
(Ölfilter, Zündkerzen, Scheibenfrostschutz) . . . . .	S 171,-
Motoröl . . . . .	S 172,80
Schmierdienst . . . . .	S 30,-
Zubehör	
(Kopfstützen und Sitzbezüge auf Wunsch montiert) . . . . .	S 812,-
Arbeitszeit . . . . .	S 195,-
	<hr/>
	S 1380,80
+ 18% MWSt. . . . .	S 248,50
	<hr/>
	S 1629,30

### 15.000-km-Service . . . S 520,-

vord. Räder wuchten . . . . .	S 200,-
4 Kerzen . . . . .	S 100,-
U-Kontakt . . . . .	S 46,-
1 Filter . . . . .	S 84,-
Zubehör . . . . .	S 48,-
Öle . . . . .	S 284,10
Schmierdienst . . . . .	S 30,-
	<hr/>
	S 1310,10
+ 18% MWSt. S 235,80	
	<hr/>
	S 1545,90

### 22.500-km-Service . . . S 195,-

Kerzen, Luftfilter erneuern, CO einstellen . . . . .	S 260,-
2 Wischerblätter . . . . .	S 114,-
2 Lampen . . . . .	S 16,-
4 Kerzen . . . . .	S 100,-
Luftfilter . . . . .	S 101,-
Arbeitszeit . . . . .	S 455,-
Öle . . . . .	S 172,80
Schmierdienst . . . . .	S 30,-
	<hr/>
	S 988,80
+ 18% MWSt. S 178,-	
	<hr/>
	S 1166,80

### 30.000-km-Service . . . S 780,-

vord. Räder wuchten . . . . .	S 200,-
Wuchtgewichte . . . . .	S 57,-
Ölfilter . . . . .	S 84,-
4 Kerzen . . . . .	S 100,-
U-Kontakt . . . . .	S 46,-
Keilriemen . . . . .	S 45,-
Kleinmaterial . . . . .	S 158,-
Öle . . . . .	S 284,10
Schmierdienst . . . . .	S 30,-
	<hr/>
	S 1754,10
+ 18% MWSt. S 315,70	
	<hr/>
	S 2069,80

### 37.500-km-Service . . . S 195,-

Kleinteile . . . . .	S 23,-
Öle . . . . .	S 172,80
Schmierdienst . . . . .	S 30,-
	<hr/>
	S 480,80
+ 18% MWSt. S 75,70	
	<hr/>
	S 496,50

### 45.000-km-Service . . . S 780,-

Stabi-Gummi erneuern . . . . .	S 137,50
Ersatzteile (Ölfilter, Kerzen, Kontakte, Keilriemen, Bremsöl, Frostschutz) . . . . .	S 620,-
Öle . . . . .	S 284,10
Schmierdienst . . . . .	S 30,-
	<hr/>
	S 1851,60
+ 18% MWSt. S 333,30	
	<hr/>
	S 2184,90

## Reparaturen

### Reparaturen:

11.320 km Schaltung schwergängig schmieren	Garantie ohne Kosten
15.915 km Zündspule kaputt	„-“
39.173 km Tacho ausgefallen	„-“
44.500 km Stabi-Gummi ausgeschlagen, Spurstangengelenk kaputt	„-“
dadurch beide Vorderreifen außen abgenützt.	
2 Reifen 175 SR 14 Michelin xZx	S 1100,-

## Fahrleistungen

**HÖCHSTGESCHWINDIGKEIT** . . . . . 156 km/h

**BESCHLEUNIGUNG**  
aus dem Stand  
0–60 km/h . . . . . 5,4  
0–80 km/h . . . . . 10,3  
0–100 km/h . . . . . 15,6  
0–120 km/h . . . . . 23,2

**BESCHLEUNIGUNG**  
im vierten Gang  
50–80 km/h . . . . . 10,9  
50–100 km/h . . . . . 19,3  
50–120 km/h . . . . . 31,4

**VERBRAUCH NACH DIN 70030**  
(entspricht ECE)  
bei 90 km/h . . . . . 7,9 l/100 km  
bei 120 km/h . . . . . 10,5 l/100 km  
Stadtverkehr . . . . . 12,8 l/100 km

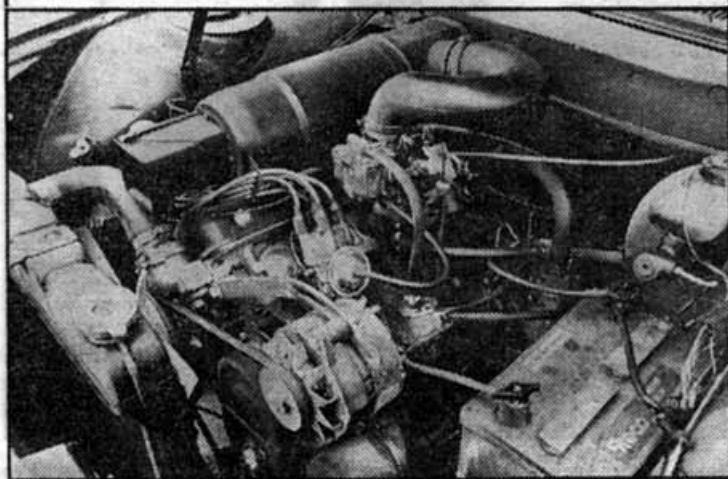
### TESTWERTE

Stadtverkehr 12 bis 15 l/100 km  
Landstraße . . . . . 9 bis 13 l/100 km  
Autobahn . . . . . 11 bis 14 l/100 km  
Durchschnitt . . . . . 12,4 l/100 km  
Tankinhalt . . . . . 56 l  
durchschnittl. Reichweite mit einer Tankfüllung . . . . . ca. 450 km  
Kraftstoffart . . . . . 75 : 25

### MESSWERTE

**bel konstanter Geschwindigkeit**  
(4. Gang)  
60 km/h . . . . . 6,0 l/100 km  
80 km/h . . . . . 7,0 l/100 km  
100 km/h . . . . . 7,8 l/100 km  
120 km/h . . . . . 9,6 l/100 km  
130 km/h . . . . . 10,9 l/100 km

**bel Höchstgeschwindigkeit**  
(156 km/h) . . . . . 16,5 l/100 km



Das Triebwerk des 504 ist einer der kultiviertesten Vierzylinder