

Spiegel-Online "Peugeot 504 - Weltweites Erfolgsmodell mit Durchrostungsgarantie"

von Heiko Haupt



vom 4.9.2002

PEUGEOT 504

Weltweites Erfolgsmodell mit Durchrostungsgarantie

1969, ein Jahr nach seiner Einführung, wurde der sportliche Peugeot 504 schon "Auto des Jahres". Die Besitzer des Franzosen mit dem Löwen-Logo sahen sich jedoch einem ständigen Kampf gegen den Blechfraß ausgeliefert.

Paris - Wer ihn sieht, erkennt ihn. Doch wer ihn lange nicht gesehen hat, wird sich vermutlich nicht einmal daran erinnern, dass er ihn jemals gekannt hat. Der Peugeot 504 ist zwar mit seinem Erscheinungsbild irgendwo im Gedächtnis abgelegt - allerdings scheint es das durchschnittliche Gehirn nicht für notwendig zu halten, dieses Wissen im Zuge regelmäßiger Nostalgieschübe wieder in den Vordergrund zu bringen. Mit der Folge, dass sich mangels aufopfernder Pflege durch Youngtimer-Liebhaber langsam auch die letzten Exemplaren im Kampf gegen den Rost geschlagen geben.

Während der im September 1968 präsentierte 504 äußerlich ein völlig neues und recht ansehnliches Automobil war, verbarg sich unter dem Blech teils ein alter Bekannter. Schließlich hatte die Marke mit dem Löwen-Logo einiges der Technik ihres neuen Topmodells direkt vom legendären Vorgänger, dem Peugeot 404, übernommen.



Allerdings war der Neue keine Mogelpackung. Vielmehr hatte man das Bewährte um einige Neukonstruktionen ergänzt. Dazu gehörte die damals nicht selbstverständliche Einzelradaufhängung an der Hinterachse. Auch dass es rundum Scheibenbremsen gab, war schon etwas Besonderes.



Im Innenraum mischte sich ebenfalls Bewährtes mit Modernem: So gab es anfangs statt des heute gewohnten Handbremshebels zwischen den Sitzen noch die so genannte Stockhandbremse - der Hebel wurde unter dem Armaturenbrett herausgezogen - und eine Lenkradschaltung. Andererseits gab es moderne Extras wie verschiebbare Kopfstützen in den Sitzlehnen.

Der 504 mauserte sich weltweit zum Erfolgsmodell. So ist es nur natürlich, dass Peugeot das Modellprogramm erweiterte. Am Schluss sollten es jedoch so viele Karosserie-, Motor-, und Ausstattungsvarianten sein, dass der Überblick schwer wurde. Im Laufe der Jahre erschien der Peugeot als Kombi und als Pick-up, hinzu kamen diverse Ausstattungsvarianten und unzählige unterschiedliche Leistungsangaben für die Benzinmotoren.

Diesel fanden sich ab 1970 im Angebot, so die in Mainz erscheinende Zeitschrift "Oldtimer Markt". Als Erstes erschien ein Motor mit zwei Litern Hubraum und 56 PS - damals immerhin der stärkste Pkw-Diesel der Welt. Autotester sollen bei ihren ersten Touren mit dem nagelnden Löwen jedoch weniger an wegweisende Autotechnik gedacht haben. So meinten sie, dass die notwendige Vorglühzeit von 70 Sekunden eher für die Hochseeschifffahrt geeignet sei. Auch die Geräuschkulisse ließ Erinnerungen an das Wummern von Schiffsdieseln aufkommen.

Im Laufe der Jahre sollte sich der 504 als rollender Widerspruch erweisen. So zeigte sich die Technik als kaum verwüstlich. Doch der große Peugeot wurde quasi ab Werk mit einer Durchrostungsgarantie ausgeliefert: Er rostete garantiert so schnell, dass die Technik noch weitestgehend intakt war, wenn der Weg zum Schrottplatz anstand.

Noch schlimmer erging es in Sachen Blechfraß den beiden seit 1969 gebauten edlen Abkömmlingen der 504-Familie. Äußerlich zeigen 504 Cabriolet und Coupé keine Ähnlichkeit mit ihren Verwandten. Unter dem Blech jedoch glichen sich die Modelle weitestgehend.



Trotz ihrer unterschiedlichen Auftritte, hatten Limousine, Coupé und Cabriolet denselben Vater: Allesamt wurden sie vom Designer Giovanni Battista Pininfarina gezeichnet. Doch während die Alltagsversionen im französischen Peugeot-Werk in Sochaux gefertigt wurden, kümmerte sich Pininfarina in Turin um den Bau der schickeren Karossen. Mit dem fast schon unglaublichen Effekt, dass Coupé und Cabrio es schafften, noch schneller zu rosten als die übrigen Modelle. Alles in allem hatte Peugeot mit den beiden Schönen kein glückliches Händchen. In den fast 15 Jahren bis zur Produktionseinstellung 1983 fanden gerade einmal 34.634 Exemplare einen Käufer.



Zahlen, die für das Erfolgsmodell 504 selber Kleinkram waren: Allein die Sparversion 504 L, die Peugeot der Ölkrise entgegenstellte, verkaufte sich zwischen 1973 und 1978 weltweit fast 300.000-mal. Mitte der Siebziger stand für die Limousine auch die einzig nennenswerte Auffrischungskur an. Man verpasste dem Erfolgsmodell neue Türgriffe, der Chromkühlergrill wurde durch einen aus Plastik ersetzt und die Felgen hatten fortan rechteckige Löcher.

So setzte der 504 seinen Weg ebenso unauffällig wie erfolgreich fort. Selbst als 1979 der Nachfolger 505 erschien, war das noch nicht des Ende aller 504-Tage. Allerdings waren seitdem nur noch die einfacheren Versionen erhältlich, die kräftigeren und nobleren GL und TI wurden ausgemustert.

Mit dem Aus von Coupé und Cabrio im Jahr 1983 war nach gut drei Millionen Exemplaren endgültig Schluss. Eigentlich. Denn während in Europa die Zeit abgelaufen war, wurden die kompletten Produktionsanlagen nach Argentinien verschifft, wo der 504 seine Wiedergeburt erlebte. Nach etlichen Modifikationen wurde die Produktion des 504 erst zur Jahrtausendwende endgültig eingestellt.