

Autoklassiker: 40 Jahre Peugeot 504 - Rallye-Star und Lastesel

(Quelle: press-inform, Sebastian Viehmann, 18.10.2008)



Der Peugeot 504 war weder schön noch schnell. Doch der Franzosen-Passat hat sich seinen Platz im Youngtimer-Olymp redlich verdient. Wir blicken zurück und haben Überlebende in Marokko aufgespürt.

James Bond schaut ziemlich dumm aus der Wäsche. Sein Lotus Esprit ist gerade "in tödlicher Mission" in die Luft geflogen, und die einzige Fluchtmöglichkeit im gleichnamigen Film ist eine quietschgelbe Ente. Damit nicht genug: Die bösen Jungs jagen 007 mit zwei Peugeots vom Typ 504. Die Löwen-Limousinen schlagen sich hervorragend auf der kurvigen Gebirgsstraße.

Dass sie aus dem 2CV kein Kleinholz machen, liegt nur an zwei Dingen: Erstens war die Film-Ente mit einem verstärkten Fahrwerk und einem 54 PS-Boxermotor gedopt. Und zweitens gewinnt Bond halt immer. So landet ein 504 der Bösewichter auf dem Dach und dreht sich wie ein Brummkreisel, der andere parkt ein wenig unsanft in der Krone eines Olivenbaumes. Als der Agententhiller 1980 gedreht wurde, war der Peugeot 504 schon mehr als ein Jahrzehnt auf dem Markt und sah trotzdem kein bisschen alt aus.

Im September 1968 präsentierte Peugeot den Wagen auf dem Pariser Automobilsalon. Der Designbruch war radikal: Das klassische Heckflossen-Design des Vorgängermodells 404 wirkte neben der klar gezeichneten und zeitlos eleganten Karosserie des 504 plötzlich steinalt. Die 4,5 Meter lange Limousine blickte aus trapezförmigen Scheinwerfern mit leichtem Augenaufschlag, darunter machten sich die lang gezogenen Blinker breit. Unverwechselbar waren der abfallende Knick in der Kofferraumhaube und die D-förmigen Rückleuchten.

Auch die Technik des Wagens konnte sich sehen lassen. Einzelradaufhängung und Scheibenbremsen an allen vier Rädern hatte damals bei weitem nicht jeder. In Deutschland war der 504 einige Jahre später der erste Peugeot mit geregelterm Katalysator. 1968 ging der große Franzose mit einem 1,8 Liter großen und 82 PS starken Benzinmotor an den Start. Der "Injection" mit mechanischer Benzineinspritzung pushte die Leistung auf 97 Pferde. Anfang der 70er komplettierten Dieselmotoren das Angebot, außerdem schob Peugeot eine Spar-Version des 504 mit Starrachse und hinteren Trommelbremsen nach.

Schnell gab es Nachwuchs für die Modellfamilie. 1972 fuhr der Kombi vor und wurde als Break, Commerciale oder siebensitzige Großfamilien-Kutsche Familiare angeboten. Denn trotz seines attraktiven Blechkleids war der 504 vor allem ein Brot-und-Butter-Auto.

Das traf freilich nicht auf Coupé und Cabrio zu. Die beiden Zweitürer wurden bei Pininfarina entworfen und dort auch gebaut. Mit dem Modelljahr 1981/1982 verabschiedete sich die 504 Limousine vom deutschen Markt, in Frankreich gab es den Wagen noch bis Ende 1983 – damit lief er vier Jahre parallel zum Nachfolger 505. Insgesamt wurden mehr als 3,3 Millionen 504 gebaut.

An seiner eigenen Legende strickte der Wagen fleißig im Rallyesport, vor allem auf dem afrikanischen Kontinent. Bei der Marokko-Rallye etwa holte der 504 Mitte der 70er Jahre zweimal hintereinander einen Doppelsieg.

In Europa ist der Youngtimer ein seltener Anblick geworden und fiel als Kilometer fressendes Alltagsauto ohne Pflege nicht selten der braunen Pest zum Opfer. Doch in vielen afrikanischen Ländern ist der 504 aus dem Straßenbild bis heute nicht wegzudenken. Denn in modifizierter Form wurde die Limousine außerhalb Europas für afrikanische und südamerikanische Länder weitergebaut. In Nigeria endete die Produktion des 504 sogar erst im Jahr 2005 – stolze 37 Jahre nach dem Debüt der Limousine. Denn die Technik ist langlebig und Rost in diesem Teil der Welt erst dann ein Problem, wenn man das Bodenblech durchtreten und mit den Füßen bremsen kann.

In Marokko zum Beispiel gibt es vor allem zwei Arten von Lastenträgern: Esel oder Maultiere und Peugeot 504 Pick-ups. Das blecherne Maultier kam 1979 auf den Markt. Schon beim Vorgänger 404 hatte es einen Pick-up gegeben, und selbst dem kann man heute noch in Marokko begegnen. Die französischen Schleppkähne haben meistens zahllose Beulen und sind hoffnungslos überladen, doch der robusten Achskonstruktion macht das nichts aus. Viele haben bereits Jahrzehnte auf dem Buckel und Kilometerstände jenseits von gut und böse. Damit hat sich der 504 seinen Beinamen redlich verdient, den man ihm wegen seiner Rallye-Erfolge in den 70ern verpasste: Der Dauerläufer.