

Bericht: Vom Peugeot 504 zum 508

in AutoScout24 v. 13.08.2010

AUTO
SCOUT 24

Der wahre König der Löwen



Es war ein Jahr des Neubeginns in Automobilbau und Gesellschaftsgeschichte. 1968 brachen demonstrierende Studenten mit Werten und Traditionen, japanische Automobilhersteller drängten erfolgreich nach Europa und Peugeot führte mit dem 504 nach 50 Jahren erstmals eine gänzlich neue Fahrzeugserie ein.

Der Mut zum automobilen Wandel beschränkte sich beim frischen Flaggschiff der Franzosen allerdings weitgehend auf eine andere Designsprache durch den italienischen Starcoururier Pininfarina.

37 Jahre ein Modell

Von Beginn an galt der 504 jedoch als ultimativer Peugeot und wahrer König der Löwenmarke. Mit viel Eleganz und einem Hauch Extravaganz für die etablierte Mittelklasse, dreimillionenfacher Verbreitung rund um den Globus, robuster und zuverlässiger Technik und der rekordverdächtig langen Produktionszeit von 37 Jahren fuhr der 504 aus den aktuellen Verkaufscharts direkt in die Klassikerszene.

Parallel zum 504 ging 1979 der ursprünglich als Nachfolger konzipierte Peugeot 505 an den Start, allerdings konnte er keinen vergleichbaren Volltreffer landen. Gelingen soll dies dafür dem aktuellen Peugeot 508, der auf dem Pariser Salon 2010 seine Weltpremiere feiert. Wie sein Vorfahre von 1968 ist der 508 ein Auto auf deutsche Art, etwas konservativ im Auftritt, sorgfältig gestaltet im Detail und um eine Solidität bemüht, die sonst vor allem in Stuttgart oder Ingolstadt gefunden wird. Und wie der 504 steht er für einen Designwandel durch ein neu konturiertes Löwengesicht.

Abschied von der Flosse

Der 504 trug erstmals trapezförmige Hauptscheinwerfer, die fortan ein Markenkennzeichen sein sollten. Einzigartig in seiner Art war das Heck der Limousine mit dem unverwechselbaren Knick in der Kofferraumhaube und dem Abschied vom Flossendesign des bisherigen Flaggschiffs 404. Technisch glänzte der 504 durch Einzelradaufhängung und Scheibenbremsen an allen vier Rädern und durch die mit mechanischer Benzineinspritzung ausgestattete Spitzenversion „Injection“.

Genügend Talente, um nur ein Jahr nach dem revolutionären NSU Ro 80 mit dem damals wichtigsten Titel „Auto des Jahres“ ausgezeichnet zu werden. Tatsächlich zählte die Wankelmotor-Limousine zumindest in Deutschland anfangs zu den Rivalen des modernen, aber keineswegs avantgardistischen Peugeot 504. So auch im Fernsehen und Kino, hier fuhr der damals größte Peugeot als zuverlässiger Dienstwagen der Polizei und als Gangsterlimousine mit Stars wie Jean-Paul Belmondo über so viele Jahrzehnte durchs Bild wie kaum ein Wettbewerber.

Robust in aller Welt



Populär und später legendär wurde der 504 durch Robustheit und Modellvielfalt. Auf die Limousine folgte 1971 der große Kombi, der als klassischer Break, als Familiare mit drei Sitzreihen und sieben Plätzen sowie als Leichttransporter Commerciale angeboten wurde. Als Lastenträger für schwere und raue Einsätze wurde 1979 der Pick-up vorgestellt, der optional mit Allradantrieb des elsässischen Spezialisten Dangel erhältlich war. Ihre Karriere als fast unzerstörbare Arbeitstiere in Afrika oder China und als Sieger bei härtesten Schlamm- und Staubrallyes bestritten die Pick-ups aber vor allem mit dem klassischen Hinterradantrieb.

Dagegen waren die von Pininfarina gezeichneten und gefertigten Coupés und Cabriolets ab 1969 Kandidaten für jeden Grand Prix d'Élégance auf Automobilsalons und Prachtboulevards. Im Herbst 1974 sorgten die exklusiven Zweitürer in Frankreich für ein Großereignis von nationaler Bedeutung: Optional waren sie nun mit einem V6-Triebwerk erhältlich, dem ersten neuen Sechszylinder aus französischer Produktion seit 1945, denn der 1970 enthüllte Citroen SM setzte auf eine Maserati-Entwicklung. Doch wie dem SM war auch dem 504 V6 kein besonders glänzender Start beschieden. Bei der Entwicklung des Motors setzten die damaligen Kooperationspartner Peugeot, Renault und Volvo ursprünglich auf einen V8-Zylinder, der dann angesichts der ersten Ölkrise kurzfristig um zwei Zylinder verkleinert wurde. Der serienreife V6-Sauger war allerdings weder besonders lauffähig noch leistungsstark, dafür aber vergleichsweise teuer. So erlebte der V6 im 504 Cabriolet nur ein dreijähriges Intermezzo, anschließend wurde ausschließlich der Vierzylinder-Einspritzer angeboten. Nur im Coupé durfte der V6 als Einspritzer zu besserer Form auflaufen bis schließlich im April 1983 die letzten Coupés und Cabriolets vom Pininfarina-Produktionsband direkt in die Werksammlungen von Peugeot überführt wurden.

Altmodisch von Beginn an

Die Erfolgsgeschichte des Peugeot 504 war damit zwar noch lange nicht am Ende, der designierte Nachfolger unter der Modellbezeichnung 505 aber bereits seit vier Jahren im Handel. Die neue große Mittelklasse sollte den Erfolg des 504 eigentlich deutlich ausbauen, doch in dem Bemühen, die eigenen Tugenden zu perfektionieren, entwickelte Peugeot mit dem 505 ein zu biederes und betuliches Reiseauto. Bereits zur Premiere nannte die zeitgenössische Presse den in allen Dimensionen gewachsenen 505 „Aufgeblasener Löwe“. Der 505 galt als klassischer Peugeot, der endlich mit „Zinkblech und Wachs gegen Vater Rost und Bruder Gammel“ vorging. Die traditionelle Linie war einmal mehr von Pininfarina gezeichnet worden, wirkte aber spätestens mit der Präsentation des aerodynamischen Audi 100 von 1982 altmodisch.

Coupé- und Cabrioletentwürfe zum 505 entstanden zwar lediglich als Prototypen, dafür besaß der achtsitzige 505 Familiare neben dem Citroen CX Familiare eine Alleinstellung auf dem europäischen Kombi-Markt. Als letzter Peugeot mit längs eingebautem Frontmotor und Hinterradantrieb führte der 505 die Löwenmarke auch in den USA zu finalen Erfolgen, besonders mit der ab 1986 verfügbaren 2,8-Liter-V6-Spitzenmotorisierung. In New York City sorgte der komfortable Franzose sogar als Taxi für Furore.

Mit Zuverlässigkeit und inneren Werten – dazu zählte auch die leistungssteigernde Turboaufladung von Benzinern und Dieseln – erreichte die Baureihe 505 bis zum Jahr 1992 in Europa eine Gesamtauflage von rund 1,4 Millionen Einheiten. Außerhalb der alten Welt liefen die Produktionsbänder in Ägypten, Argentinien, Chile und China sogar fast bis zur Jahrtausendwende. Respektable Resultate also, die jedoch vom charismatischen Vorgänger 504 weit in den Schatten gestellt werden sollten.

Ultimativer Dauerläufer

Die Produktion des Peugeot 504 endete nämlich erst 2005 in Nigeria nach insgesamt über 3,3 Millionen Einheiten. Noch heute gilt der 504 in Afrika und Südamerika als ultimativer Dauerläufer, besonders als praktischer Pick-up. Gewonnen haben die „Löwen“ diesen Ruf der Robustheit durch eine unvergleichliche Siegesserie bei den Sand- und Schlammrallyes von Bandama, East Africa und Marokko. Entscheidend dazu beigetragen hat sogar das luxuriöse 504 V6 Coupé, mit dem Peugeot im Nachkriegseuropa erstmals zum Angriff auf das automobiler Oberhaus blies. Herausforderung und Verpflichtung zugleich für den 508, das künftige Flaggschiff der Franzosen. SP-X

Chronik

1963: Entwicklungsstart für ein neues Spitzenmodell bei Peugeot

1964: Pininfarina und der Peugeot-Chefdesigner präsentieren jeweils eigene Entwürfe für den Peugeot 504. Der Pininfarina-Entwurf wird zur Realisierung freigegeben

1966: Erste Entwürfe für 504 Coupé und Cabriolet

1968: Presse und Politikern wird der Peugeot 504 am 12. September offiziell vorgestellt. Die Weltpremiere erfolgt auf dem Pariser Salon

1969: Auf dem Genfer Salon feiern Peugeot 504 Coupé und Cabriolet Weltpremiere. Die Produktion erfolgt bei Pininfarina



1970: Im Januar beginnt der 504-Export in die USA

1971: Weltpremiere für den 504 Break auf dem Pariser Salon. Ebenfalls auf dem Pariser Salon enthüllt Pininfarina die Studie 504 Break Riviera, einen eleganten Sportkombi auf Basis des 504 Coupé. Limousine und Break sind auch mit 2,1-Liter-Diesel bestellbar. Von der 504 Limousine sind bereits 650.000 Einheiten verkauft worden. Bei der Marokko-Rallye erzielt der 504 seinen ersten großen Motorsporterfolg

1972: Im September geht das neue Flaggschiff 504 TI in Produktion

1973: Mit 222.000 Einheiten erzielt der 504 in diesem Jahr einen Produktionsrekord. Nie zuvor wurde von einer Peugeot-Baureihe mehr Einheiten innerhalb eines Jahres hergestellt. Dritter Platz für den 504 bei der East African Safari Rallye.

1973: Im September debütieren Coupé und Cabriolet mit V6-Motor. Im offiziellen Gründungsjahr der Rallye-WM erzielt das 504-Fahrerteam Anderson/Todt bei der East African Safari den dritten Platz im Gesamtklassement

1975: Die drei härtesten Rallyes der Welt werden von Peugeot 504 gewonnen: Bandama (Fahrer Makinen/Liddon), Safari (Fahrer Anderson/Herz) und Marokko (Fahrer Mikkola/Todt)

1976: Facelift für 504 Limousine und Break. Makinen/Liddon erzielen den ersten großen Sieg auf einem 504 V6 Coupé bei der Bandama-Rallye

1977: In die USA werden nur noch 504-Versionen mit Katalysator exportiert

1978: Im März rollt im Werk Nanterre der zweimillionste Peugeot 504 vom Band. Doppelsieg für Peugeot 504 V6 Coupé bei der Bandama-Rallye



1979: Im Mai wird der Peugeot 505 vorgestellt. Der 504 Pick-up geht in Produktion. Facelift für 504 Coupé und Cabriolet, Modellpflege für 504 Limousine und Break

1981: Der 505 D Turbo mit aufgeladenem Dieselmotor geht an den Start

1982: Importeinstellung für den 504 in Deutschland

1983: In Frankreich wird der 504 bis auf Pick-up und Chassis aus dem Programm genommen. Für die Exportmärkte läuft die Produktion weiter



1984: Neues Spitzenmodell ist der 505 Turbo Injection mit 155 PS starkem Benziner. Ein 504 Pick-up gewinnt die afrikanische Rallye-Meisterschaft

1985: Auf dem Genfer Salon präsentiert Pininfarina die Studie eines 505 Coupés mit Allradantrieb unter der Bezeichnung Peugeot Griffe 4. Als Prototypen entstehen Coupé- und Cabrioversionen des 505. Im Herbst geht der 505 nach gründlicher Überarbeitung als Serie 2 an den Start

1987: Der 505 V6 wird nach Produktionseinstellung des 604 neues Flaggschiff der Marke.

1992: Produktionseinstellung für den 505 in Frankreich

1997: Produktionseinstellung für die Exportversionen des 504 in Frankreich. In China, Südamerika und Afrika läuft die lokale Fertigung des 504 weiter

2005: Produktionsende für den 504 in Nigeria

2010: Der Peugeot 508 feiert Weltpremiere auf dem Automobilsalon Paris

Ausgewählte Preise

504 ab 10.150 Mark (1969)

504 Injection ab 11.350 Mark (1971)

504 Pick-up ab 13.540 Mark (1971)

504 Commerciale/Familiale ab 10.950 Mark (1971)

504 Cabrio ab 17.000 Mark (1969) bzw. 504 V6 Cabrio ab 26.495 Mark (1976) bzw. 504 TI Cabrio ab 29.735 Mark (1979)

504 Coupé ab 17.700 Mark (1969) bzw. 504 V6 Coupé ab 26.495 Mark (1976) bzw. 504 TI Coupé ab 29.290 Mark (1979) bzw. 504 V6 Coupé ab 36.230 Mark (1979)

505 GR ab 17.990 Mark (1979) bzw. 505 TI ab 19.990 Mark (1979) bzw. 505 GRD ab 19.990 Mark (1979) bzw. 505 GTI ab 28.670 Mark (1986) bzw. 505 GTI Katalysator ab 30.455 Mark (1986) bzw. 505 Turbo Katalysator ab 39.950 Mark (1986) bzw. 505 V6 Katalysator ab 42.455 Mark (1986)

Produktionszeitraum

Peugeot 504 (1968 bis 2005) mit 3.382.860 Einheiten, davon über 220.000 Zulassungen in Deutschland.

Peugeot 504 Coupé mit 26.477 Einheiten.

Peugeot 504 Cabriolet mit 8.185 Einheiten.

Peugeot 505 (1979-1992) mit 1.351.254 Einheiten, davon 234.386 Break und Familiale