

# Drei französische Limousinen-Klassiker AUF DIE METOUR

Jetzt können wir Vorurteile pflegen: Französische Autos sind weich und klapprig. Ach, wirklich? Die ganze Wahrheit erfahren Sie im Vergleich zwischen Peugeot 404, Renault 16 und Simca 1500

Ach, Frankreich - meine heimliche Sehnsucht. Wie gern schlürfe ich roten Pauillac oder Fleurie, knabbere Baguette mit Roquefort oder versinke in den kastanienbraunen Augen von Juliette Binoche. Und natürlich liebe ich französische Autos. Ihren unverwechselbaren Charme, ihre Familienfreundlichkeit, die praktischen Details. Vor allem aber schätze ich die sanfte Tour, mit der sie ihren Insassen das Leben so beguem wie möglich machen.

Unsere drei Klassiker sind echte Prachtexemplare des französischen Großserien-Autobaus. Familien-Limousinen der 60erund 70er-Jahre, Typen mit Charakter:

O Der Peugeot 404. Seine Heckflossen passte O Der Renault 16. Das vielleicht modernste Auto seiner Zeit. Ein flexibler Freund für tauihm Battista Pininfarina an, der italienische Stardesigner. 404 ist ein konservativer Typ, technisch zäh wie kein anderer. Außerdem war er ein echtes Weltauto, wurde in Europa,

# Was die drei Franzosen eint? Sie machen den Alltag beguem

Kanada, Südamerika, Afrika und sogar in Australien produziert. Vor allem: Der 404 fährt sich so fluffig weich wie ein Soufflet frisch aus dem Ofen. Appetit bekommen? Mehr ab Seite 54.

sendundeinen Zweck. Okay, er ist ein melodiöser Typ, neigt im Alter zum Klappern. Schlimm? Nein. Man gewöhnt sich an seine Straßen-Symphonie. Wie sich das Multitalent fährt, erfahren Sie ab Seite 56. O Der Dritte im gallischen Bund heißt Simca

1500. Fast vergessen, diese Marke: Sie war auch bei uns populär und erlosch in den 80ern. Der 1500er ist ein Filou von zierlicher Statur, der das Fahren etwas leichter nimmt. Mit seinem südländischen Charme erinnert

wissen wollen, warum: Seite 58. A. Borchmann



Nur keine Angst: Die Bezüge, die aussehen wie luftgetrocknete Bisamratten-Felle, sind politisch korrekte Webpelze aus Modacryl, vollwaschbar. Die Sitze

Wenn im Peugeot die Batterie streikt, gibt es eine Kurbel für den Start. Das funktioniert tatsächlich. Geht auch: Gurtschlösser aus der frühen Eisenzeit

darunter sind übrigens noch weicher. Übertreibung: ein Tacho bis 190 km/h, die schafft der 404 nicht mal bergab im Windschatten eines 407. Sicher ist sicher:

Luft anhalten und eintauchen in rät heftig ins Strampeln. Die Foldieses unbeschreiblich weiche Weich. Wer ge: In flott durcheilten Kurven im Peugeot 404 das erste Mal Platznimmt, kann das Heck versetzen. Und fühlt sich umarmt. Und zwar von hinten, muss sich der Motor ein wenig von flauschigen Sesseln, in die man gern mehr anstrengen, brummt er versinkt. Die Ausfahrt im 404 wird schnell gleich unwillig wie ein satter zum sinnlichen Vergnügen. Nicht nur we- Gourmet. Mehr als 100 km/h gen der kuscheligen Umarmungen. Auch mag man mit dem alten Franzodie Technik spielt eine wichtige Rolle: sen nicht gern fahren - den Nur selten hatte ich das Vergnügen, einen Ohren zuliebe. Wagenzufahren, bei dem die über 30 Jah- Dass der 404 die East African re alte Mechanik so rund und reibungslos Safari Rallye in Kenia gleich zusammenarbeitet.

Kupplung, Schaltung, Motor und Lenkung 1967, 1968), kann also nicht funktionieren wie aus einem Guss. Kein an sportlichen Qualitäten lie-Ruckeln, kein Zuckeln, kein Stottern oder gen. Wohl eher an seiner Zu-Stolpern. Schon schalten wird zum Ver- verlässigkeit. Ein Auto ohne gnügen. Der lange Hebel am Lenkrad technische Highlights, kreuzgleitet so glatt durch die vier Gänge wie bieder konstruiert, solide Schlittschuhkufen über frisch poliertes produziert und sauber zu-Eis. Die Ganganschlüsse passen perfekt, sammengesetzt. Langleder Vergaser des Vierzylinders verschluckt bigkeit war einst Peugeotsich niemals. Selbst die Lenkung, die bei Programm. Das sieht man alten Limousinen oft den Besuch im Fit- schon am 404-Leergenessstudio erübrigt, dreht sich hier leicht wicht: Mit 1088 Kilo war er - ganz ohne Servounterstützung.

bisweilen wird er ganz schön grob zu sei- te Mädchen waren annen Insassen. Dann, wenn das schaukelige dere zuständig. Renault Fahrwerkan seine Grenzen gerät. Zum Beizum Beispiel. spiel auf buckeligem Kopfsteinpflaster Und wenn Sie sich wundern, warum an vie-Karton, die angetriebene Starrachse ge- hart im Nehmen - wie das ganze Auto.

viermal gewann (1963, 1966, für damalige Begriffe ein Aber dieser Peugeot kann nicht nur zart, schwerer Junge. Für leich-

oder beim Durchfahren tiefer Schlaglö- len Peugeot 404 die Stoßstangen, Radcher, wie sie nach dem letzten Winter über- kappen und Zierleisten noch so schön glänall auf deutschen Straßen klafften. Dann zen: Sie sind aus rostfreiem Edelstahl, rappelt es schon mal kräftig hinten im nicht aus Chrom. Und der ist bekanntlich

Innenbreite v/h: 1380 / 1380 Spurweite v/h: 1345 / 1280

**PEUGEOT 404** 

PAHRZEUGDATEN	
Motor Bauart/Zylinder	Peugeot
Ventile/Nockenwellen	Reihenvierzylinder
Nockenwellenantrieb	2/1
Hubraum	Kette
kW (PS) bei II/min	1618 cm <sup>3</sup>
Nm bei U/min	51 (70)/6500
Höchstgeschwindigkeit	130/2500
Getriebe	144 km/h
Antrieb	Viergang manuell
Bremsen vorn/hinten	Hinterrad
Testwagenbereifung	Scheiben/Trommel
Radgröße	165 R 15 T
Verbrauch (Werksangabe)	4,5 x 15"
Tankinhalt/Kraftstoffsorte	circa 11,0 I
zulässiges Gesamtgewicht	55 I/S
Notiferraumvolumen	1580 kg
/orbeifahrgeräusch	3641
Abgas CO <sub>2</sub> (berechnet nach Werksverbrauch)	73 dB (A)
E december dach Werksverbrauch)	261 11

MESSWERTE	B/KIII
Beschleunigung 0-50/-80 km/h	Peugeot
0-100/ 1201 11	5,2/11,8 5
LIASUZILAL 60-100/20 1201 "	18,4/41,3 s
or critisweg alls 100 km/h	11,6/19,8 s
Leergewicht/Zuladung	57,8 m
Gewichtsverteilung vorn/hinter	1088/512 kg
renderiels	54/46 %
nnengeräusch bei 50/100 km //	10,4/10,7 m
estverbrauch - co.	63/74 dB (A)
eichweite	10,0 I - 237 g/km

KOSTEN	
Steuern pro Jahr	Peugeot
Versicherung (HPF/100 %)	191 €
Werkstattintervalle	68€
Kosten Ölwechsel/Inspektion	5000 km
ZEITWERT (Zustand 3)	160/320 €
(Zustand 3)	5000 6

# KURZ GESAGT

Dickes Blech, simple und solide Technik – der Peugeot 404 verspricht eine lange und halt-bare Oldie-Freundschaft. Das Schönste an ihm: Er fährt sich richtig gemütlich und komplett problemlos. Einmal eingestiegen, möchte man am liebsten immer weiterfahren, gefangen vom volkstümlichen französischen Charme der frühen 60erJahre.





Links: Riesen-Volant mit Hupring und Lenkradschaltung. Oben: tapfere 70 PS im Dampfmaschinen-Look



lein und der Renault 16 gemeinsam? Ant- so lammfromm wie ein neugebowort: ihr Motto - sieben auf einen Streich. renes Merinoschaf. Beim Schneider sind es die Fliegen. Bekannt - und doch ein Märchen.

Der Renault ist dagegen sieben Autos auf Gab es damals im Renault-Werk einen Streich. Nicht so bekannt, aber die Wahrheit. Sein Trick steckt in den Sitzen. Qualitätskontrolle? Da können Lehnen flach gelegt werden Erst eine besondere Fahrwerkoder nur schräg gestellt, da schwebt die Rücksitzlehne unter dem Autohimmel, oder die komplette Fondbank wandert in auf Erden: Hintereinander die Garage. Ergibt sieben verschiedene angebrachte Torsionsstäbe -Stellungen: Normal (im Alltag), Départen statt üblicherweise neben-Vacances (im Urlaub), Transport d'Objects einander - schaffen Raum für Encombrants (für große Gegenstände), Transport Exceptionnel (für Sperrgut), Mamman (mit Baby), Rallye (zum Entspannen) und natürlich Couchette (zum Kuscheln). Ähnlich vielseitig sind heute nur noch Schweizer Taschenmesser oder iPhones. Und beide haben einen Nachteil: Mit ihnen kann man nicht fahren.

Es erübrigt sich an dieser Stelle zu erwäh- erung: ein Vierzylinder nen, dass auch der Renault daunenweich über die Straßen rollt. Und doch fühlt es 55 PS sind aus heutiger sich anders an als zum Beispiel im Peugeot 404, der als Schaukelpferd nur schwer bend. Aber es reicht zum zu übertreffen ist. Renaults Nummer 16 Genießen der sanften schwingt tatsächlich noch eleganter, Tour (siehe rechts) und taucht tiefer in die Federn ein, fühlt sich lässt dem Fahrer genug Zeit, die Gänge am Marionette an langen Fäden aufgehängt die Kurve, dass dem Zuschauer angst und verbraucht im Testmittel nur 8,9 Liter auf bange wird (siehe links). Völlig unbegrün- 100 Kilometer.

Was haben das tapfere Schneider- det. Dieser Franzose bleibt stets

Bleibt nur eine Frage: Wie kann ein sanftes Auto so klappern? Sandouville bei Le Havre keine

konstruktion ermöglicht übrigens den himmlischen Komfort ellenlange Federstäbe und Stoßdämpfer. Ganz nebenbei ergibt sich durch diese Konstruktion eine Besonderheit: rechts und links unterschiedliche Radstände. Unter der Haube vorn wagte Renault eine weitere Neukomplett aus Aluminium. Sicht nicht atemberau-

fast an, als würde er wie eine riesige Lenkradschalthebel zu sortieren. Das Maschinchen dreht munter hoch, klingt zum Ziel getragen. Dabei legt er sich in dabei wie eine verstopfte Blechdose- und

WILL LE

Innenbreite v/h: 1360 / 1360 Spurweite v/h: 1330/1280

### FAHRZEUGDATEN Motor Bauart/Zylinde Renault Reihenvierzylinde Ventile/Nockenwellen Nockenwellenantrieb 2/1 Hubraum Kette kW (PS) bei U/min 1470 cm<sup>3</sup> 40 (55)/5000 Nm bei U/min Höchstgeschwindigkeit 106/2800 Getriebe 145 km/h Viergang manuel Antrieh Bremsen vorn/hinten Vorderrad Scheiben/Trommel Testwagenbereifung Radgröße 145 SR 14 Verbrauch (Werksangabe) 4,0 x 14" Tankinhalt/Kraftstoffsorte 9,21 zulässiges Gesamtgewicht 50 1/5 Kofferraumvolum 962 kg Vorbeifahrgeräusch 346-16001 74 dB (A) Abgas CO2 (berechnet nach Werks 218 g/kn

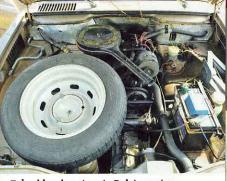
MESSWERTE	
Beschleunigung 0-50/-80 km/h	Renault
11-100/1201	3,9/9,35
0-100/-130 km/h Elastizität 60-100/80-120 km/h	17,5/33,2 s
Bremsweg aus 100 km/h	10,7/17,5 s
Leergewicht/Zuladung	56,5 m
ewichtsverteilung vorn/hinte	962/418 kg
- chuckles	57/43 %
nnengeräusch hei 50/100 km //	11,3/10,7 m
-sever brauch - co.	66/73 dB (A)
eichweite	8,9 I - 211 g/km
CONTRACTOR OF THE PARTY OF THE	560 km

KOSTEN	300 KM
Steuern pro Jahr	Renault
Versicherung (HDE/100 g/)	191€
Werkstattintervalle	68€
Osten Ölwechsel/Incheldi	5000 km
EITWERT (Zustand 3)	100/250 €
(Zustand 3)	2/100.6

## KURZ GESAGT

Der Renault 16 war das wohl fortschrittlichste Auto seiner Zeit: flexibel, komfortabel und ultra-modern konstruiert. Später übernahmen Passat und Co viele Ideen der schrägen Limousine aus Frankreich – zum Beispiel die Heckklappe. Schade nur, dass dieser Typ so nachlässig zusammen gesetzt wurde. Denn Rostschutz war in den 60ern nur ein Wort.





Très chic: abgesteppte Polster unter der Windschutzscheibe. Das Reserverad liegt gut gewärmt im Motorraum

Für Liebhaber: In der Sitzposition "Couchette" (Liegeplatz) entsteht ein gemütliches Doppelbett. Warum sind Wohnmobile heute eigentlich so groß? Im Foto daneben die Position "Transport Exceptionnel" - für den Fall, dass Sie ein bretonisches Pie-Noir-Rind nach Deutschland bringen möchten. Chic. aber schlecht ablesbar ist der schmale Bandtacho des R16. Fürs Radio wurde eine (originale) Konsole mit verchromtem Lautsprecher nachgerüstet

MUCOU (DOILL)



Wenn Ihnen der Simca 1500 schon Für den sportlichen Eindruck auf den ersten Blick italienisch vorkommt, jedoch entscheidender: Simcas dann könnte es an seinem Stammbaum Vierzylinder klingt kernig, röhrt liegen: Nach der Firmengründung im Jahr ein wenig wie der Hirsch zur 1934 baute Simca Fiat-Modelle in Lizenz. Brunft und reißt fleißig an den Der erste im Werk Nanterre (westlich von hinteren Rädern. Die besten Paris) gebaute Wagen war der Simca 5 - Fahrleistungen im Vergleich ein Fiat-Topolino-Nachbau. Noch 1950 sind der Lohn. Der meiste Lärm fertigte Simca die Modelle 6 und 8 in italie- ist Simcas Schattenseite. Spaß nischer Lizenz. Strich drunter. Der 1500, ist, wenn man trotzdem lacht, 1963 präsentiert, war eine waschechte sich über das handliche Fahr-Eigenkonstruktion. Und doch kommt er werk und die exakte Lenkung uns irgendwie italienisch vor. Leicht und freut. Flott ums Eck, wieselfiligran, frisch und ein wenig verspielt. flink in die Parklücke - so be-An diesem Simca könnte auch ein Fiat- reitet Simca ganz leicht Freu-Emblem kleben, und keiner würde verwundert den Kopf schütteln.

So wie er aussieht, fühlt er sich auch auf ausreichend komfortabel der Straße an. Leichtfüßig. Zugegeben. auch der 1500 ist ein Softie. Aber alle altypisch französisch, dick ten Autos wirken im Vergleich zu unseren und weich gepolstert. Nur modernen straffen Wagen wie weichgebeim Gangwechsel hakelt's. spülte Kuscheltypen – und die Jahre des Auch hier darf der Fahrer Gebrauchs machen sie nicht härter.

Wer indes aus Peugeot 404 oder Renault 16 in den Simca umsteigt, fühlt sich in stalten sich die Wege zwieine kleine, handliche Sportlimousine versetzt. Hier ist alles etwas knapper zugeschnitten. Vor allem auf den hinteren Plätzen finden lange Beine weniger Unterschlupf. Eingezwängt wird trotzdem nie- malheur! Bei der Simca-Montage siegte tig. typisch für Mittelklasse-Limousinen der 60er. Fenster vom Format XXL und Licht in die gute Stube.

de am Fahren.

bleibt. Denn die Sitze sind. wie in 404 und R 16 am Lenkrad schalten. Nur geschen den Gängen lang und verworren.

Und was den Qualitätseindruck angeht: grand

mand. Der Raumeindruck ist hell und luf- offenbar die Nonchalance. Da beschleicht einen der böse Verdacht: Für die Ewigkeit war der Simca 1500 nicht gedacht. Und zierliche A-, B- und C-Säulen lassen viel deshalb gibt es kaum noch welche. Weder bei uns noch in Frankreich. Schade ...

Vorbeifahrgeräusch Abgas CO2 (berechnet nach Werksve MESSWERTE Ein Vergnügen, das auch noch

Beschleunigung 0-50/-80 km/h Elastizität 60-100/80-120 km/r Bremsweg aus 100 km/h Leergewicht/Zuladur ewichtsverteilung vorn/ nnengeräusch bei 50/100 km/h Testverbrauch - CO<sub>2</sub> KOSTEN

Simca Steuern pro Jahr Versicherung (HPF/100 %) 191 € Werkstattintervalle 68 € Kosten Ölwechsel/Inspektion 10 000 km ZEITWERT (Zustand 3) 120/380 € 2800 €

FAHRZEUGDATEN

Ventile/Nockenwelle

Nockenwellenantrieb

Höchstgeschwindigkeit

kW (PS) bei U/min

Bremsen vorn/hinter

Testwagenbereifung

Verbrauch (Werksangabe)

Tankinhalt/Kraftstoffsorte

0-100/-130 km/h

zulässiges Gesamtgewicht

Nm bei U/min

Hubraum

Getriebe.

Antrieb

Radgröße

Kofferraumvolui

Simca

Reihenvierzylindei

2/1

Kette

1475 cm<sup>3</sup>

48 (66)/5200

109/3300

147 km/h

Viergang manuell

Hinterrad Scheiben/Trommel

165/80 R 13 T

3,5 x 13"

circa 10,0 I

55 I/S

1410 kg

3401

80 dB (A)

237 g/km

Simca

4,8/10,75

16,8/32,85

10,5/15,5 s

54,1 m 1014/396 kg

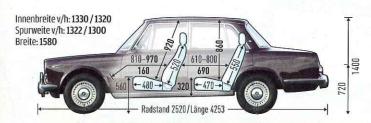
52/48 %

10,3/10,0 m

66/75 dB (A)

9,81-232 g/km

560 km



**SIMCA 1500** 

# GESAGT

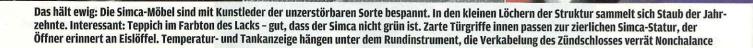
KURZ

Der Simca 1500 fährt sich wie ein italienischer Franzose, geht ein wenig kernig zur Sache, lässt den Komfort jedoch nicht komplett links liegen. Schade, dass der Typ so schlampig gebaut wurde. Zu Lebzeiten galten Simca als fortschrittlich, aber kurzlebig. Schon nach sechs, sieben Jahren zer-fraß sie der Rost. Die Quittung: fast vergessen, die einst große Marke.





Niedrige Gürtellinie, viel Platz. Uhr und Tacho wirken wie drangebastelt. Oben: brummiger Vierzylinder





60 www.autobild-klassik.de