

## Jubilare 2022 Teil VII

### 50 Jahre Peugeot 104 – Kleine Nummer mit großer Karriere

Mit dem Titel „kürzester Viertürer Europas“ startete der Peugeot 104 im Jahre 1972 als kleinste Nummer im Peugeot Programm. Der gerade einmal 3,58 Meter messende 104 galt als modisch-schicker Kleinwagen, nicht nur im Stadtverkehr, sondern auch auf langen Strecken. Zwei Jahre nach der Markteinführung der Limousine mit Kofferraumklappe im eleganten Pininfarina-Design folgte die große Heckklappe beim nochmals 22 Zentimeter kürzeren Peugeot 104 C. Das elegante City-Coupé war als wendiger Dreitürer gezeichnet. Als dann auch noch der Viertürer mit weit aufschwingender fünfter Tür vorgestellt wurde, war die Familie komplett und wurde unter dem Löwen-Logo ein Millionenerfolg. Vom zeitlosen Longseller Peugeot 104 wurden in 16 Jahren Produktionszeit über 1,6 Millionen Einheiten verkauft.



**Kompakter mit großer Klappe und kleinem Verbrauch:** Die Rolle eines Trendsetters war dem modernen Frontantriebs-Kleinwagen bereits in die Wiege gelegt worden. Mit kantigen und klaren Konturen wirkte der Peugeot 104 trotz seiner kompakten Außenabmessungen erwachsen wie kaum ein anderer Kleinwagen jener Jahre. Der damals extralange Radstand von 2,42 Metern machte den Fünftürer im Innenraum geräumig und schuf unter dem schicken Schrägheck bis zu 700 Liter Stauraum, sogar für sperriges Gepäck.



Dazu beitragen konnten auch die neuen, quer eingebauten und um 72 Grad nach hinten geneigten Leichtmetall-Motoren mit fünffach gelagerter Kurbelwelle für besonders große Langlebigkeit. Überraschend hoch wie sonst nur in größeren Klassen war auch die Anhängelast für bis zu 900 Kilogramm wiegende Wohnwagen und Trailer. Zugleich beeindruckte der Peugeot 104 mit einem fortschrittlichen Fahrwerk mit Einzelradaufhängung vorn und hinten für außergewöhnlich hohe Fahrsicherheit und Komfort.

**Peugeot 104 mit sparsamen Motoren:** Die Peugeot 104 waren auch im Unterhalt besonders attraktiv. Dies nicht nur dank vergleichsweise geringen Wartungsaufwands, sondern vor allem durch niedrige Verbrauchswerte, die gerade in den Jahren der ersten Energiekrise von 1973/74 kaufentscheidend waren. Der 104 konnte sich spätestens jetzt unter seinen vielen Mitbewerbern behaupten, denn er war genau das richtige Fahrzeug, um durch die Krise verunsicherte potentielle Neuwagenkäufer zu einer Entscheidung für Peugeot zu gewinnen. Die Marke zeigte die Krallen und eroberte mit dem 104 viele Käufer, die bisher größere Modelle von Wettbewerbern gefahren hatten. Ein entscheidendes Argument war zudem der 33 kW (45 PS) leistende 1,0-Liter-Basis-Vierzylinder im 104, der annähernd die Fahrleistungen seines größeren Bruders 204, dies aber bei wesentlich niedrigerem Benzinverbrauch, lieferte. Fast schon sportliches Temperament boten die ebenfalls sparsamen, bis zu 1,3-Liter großen und 53 kW (72 PS) starken Benziner, die das Programm später ergänzten. Vorteilhaft war dabei auch die Rolle des 104 als Vorreiter im modernen Leichtbau – der Viertürer wog anfangs nur 760 Kilogramm.



**Wegweisende Concepts und charmante Sondermodelle:** 1976 sorgte der kleinste Peugeot als aufregende Roadster-Studie von Pininfarina für Furore. Der Peugeotette genannte Zweisitzer war ein minimalistischer Sportwagen mit kräftigem Überrollbügel, sogar ein Monoposto für den Motorsporteinsatz wurde angedacht. Auf den Laufstegen der internationalen Automobilsalons war der kleine Peugeotette stets ein Superstar, schien er doch die Idee des damals aussterbenden klassischen Roadsters mit neuem Leben zu füllen. Die Herzen der Frauen eroberten modisch-schicke Sondermodelle auf Basis der



Coupé artigen Dreitürer 104 C und ZS. Dagegen wurde der GTi-Vorläufer 104 ZS Rallye mit Spoilern, Kotflügelverbreiterungen und 59 kW (80 PS) Leistung vor allem von jungen Männern begehrt. Mit der Sicherheitsstudie 104 VLS (Vehicule Léger de Sécurité) von 1979 demonstrierte Peugeot, dass auch Kleinwagen großen Schutz für Passagiere und – damals noch neu – für Fußgänger gewährleisten können.



Am Ende eines langen und überaus erfolgreichen Produktlebens blieb der Peugeot 104 vorübergehend ohne richtigen Nachfolger. Der 1991 eingeführte Peugeot 106 konnte die Lücke im Modellprogramm schließen.

Der 104 war das erste Auto, bei dem Peugeot ein umfangreiches Badge-Engineering betrieb.

**Citroën LN/LNA:** Im Herbst 1976 stellte PSA den Citroën LN vor, der die Karosserie des 104 Z nutzte, in dem aber ein nur wenig abgeänderter Zweizylinder-Boxermotor der Dyane Verwendung fand – ein Aggregat, das vom ursprünglichen Citroën 2CV-Motor abgeleitet war, aber über drei statt zwei Kurbelwellenlager und eine elektronische Zündung verfügte.



Statt der eckigen Scheinwerfer im Peugeot-Stil kamen runde Scheinwerfer ähnlich der bei der Dyane zum Einsatz. Im Innenraum versuchte man durch ein Einspeichenlenkrad Citroën-Ambiente zu vermitteln. Viele Citroën-Kunden waren jedoch enttäuscht, da das Badge-Engineering zu offensichtlich war und die gewohnte Extravaganz der Marke einer nüchternen Gleichteilestrategie eines Großkonzerns gewichen war.

Ende 1978 wurde der LN – nun als Citroën LNA – mit dem Peugeot-Vierzylindermotor ausgestattet, allerdings nur in den Versionen mit 45 und 50 PS (Peugeot 104 bis 79 PS, später 93 PS). Der LN(A) wurde nur als dreitürige Version mit kurzem Radstand angeboten. Für Citroën-Kunden, die einen Fünftürer erwerben wollten, stand der auf der 104-Plattform basierende Citroën Visa zur Verfügung.

Im August 1986 wurde die Produktion des LNA eingestellt. Vom LN wurden 129.611, vom LNA 223.772, insgesamt also 353.383 hergestellt.

Citroën-typisch war „LN“ eine lautmalerische Anspielung an *Hélène*, bzw. *Héléna*. Wegen seiner ungewöhnlich kurzen Karosserie erhielt er denselben Beinamen wie die Sängerin Édith Piaf: „Spatz von Paris“.

**Talbot Samba:** Anfang 1982 erschien der Talbot Samba, ebenfalls nur als Dreitürer, allerdings seit Verkaufsstart mit der gesamten Motorenpalette der Vierzylinder-Motoren. Der Samba war das einzige der drei Fahrzeuge, das von Spätsommer 1982 bis Ende 1985 auch als bei Pininfarina gefertigtes Cabrio erhältlich war.

Die Schräghecklimousine wurde bis zur Einstellung der Marke Talbot im Frühjahr 1986 verkauft.



[Zu den Bildern >>>](#)

R.S. 20.12.2023