

OLDTIMER

MARKT

EUROPAS GRÖSSTE
ZEITSCHRIFT FÜR
KLASSISCHE AUTOS
UND MOTORRAD

40

JAHRE



Die

1000

WICHTIGSTEN

deutschen Autos



KINDER KREBS HILFE

7 Klassiker
zu gewinnen



Fahren ohne Lenkrad!
Pontiac Firebird



Kontrast-Programm
Was erlebt ein
Volvo-Fahrer im Ferrari?



Kaufberatung
**MGA Coupé
und Roadster**

AT € 4,60
CH CHF 6,90
NL € 5,10
BE, LU € 4,90
ES, IT € 5,40
FR € 5,20
PT € 5,70
GR € 5,90
SI € 5,50
FI € 6,30
CZ CZK 155,00
DK DKK 45,00
HU HUF 1.825





IN DIE WÜSTE GESCHICKT...

Wer Anfang der Achtziger in Frankreich ein geländegängiges Auto aus heimischer Produktion wollte, musste zu Strandflitzern wie Méhari und Rodéo greifen – alternativ gab es sonst nur schweres Gerät. Oder man suchte Monsieur Dangel im Elsass auf...



Gérard Mazin hatte die Wahl: Entweder er unterstützte *British Elend* – damals image- und qualitätsseitig auf einem Tiefpunkt angelangt – und bestellte einen

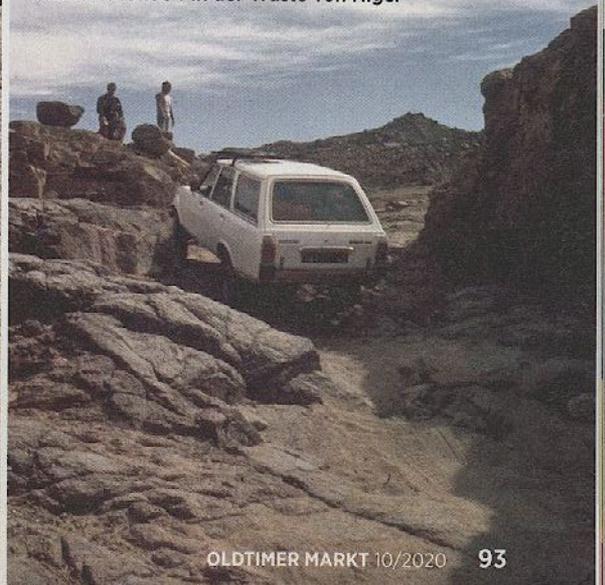
Range Rover für seinen neuen Wirkungskreis. Oder er kaufte französisch ein und besorgte sich einen etwa gleich teuren Peugeot 504 Break von Dangel. Sein Arbeitgeber, die deutsche Gesellschaft für Technische Zusammenarbeit (GTZ), wollte ihn nämlich 1981 in die Wüste schicken: Mazin sollte sechs Jahre lang ein Entwicklunghilfeprojekt in der Republik Niger konzeptionell unterstützen und bekam dafür einen Toyota Land Cruiser als Dienstwagen zur Verfügung gestellt.

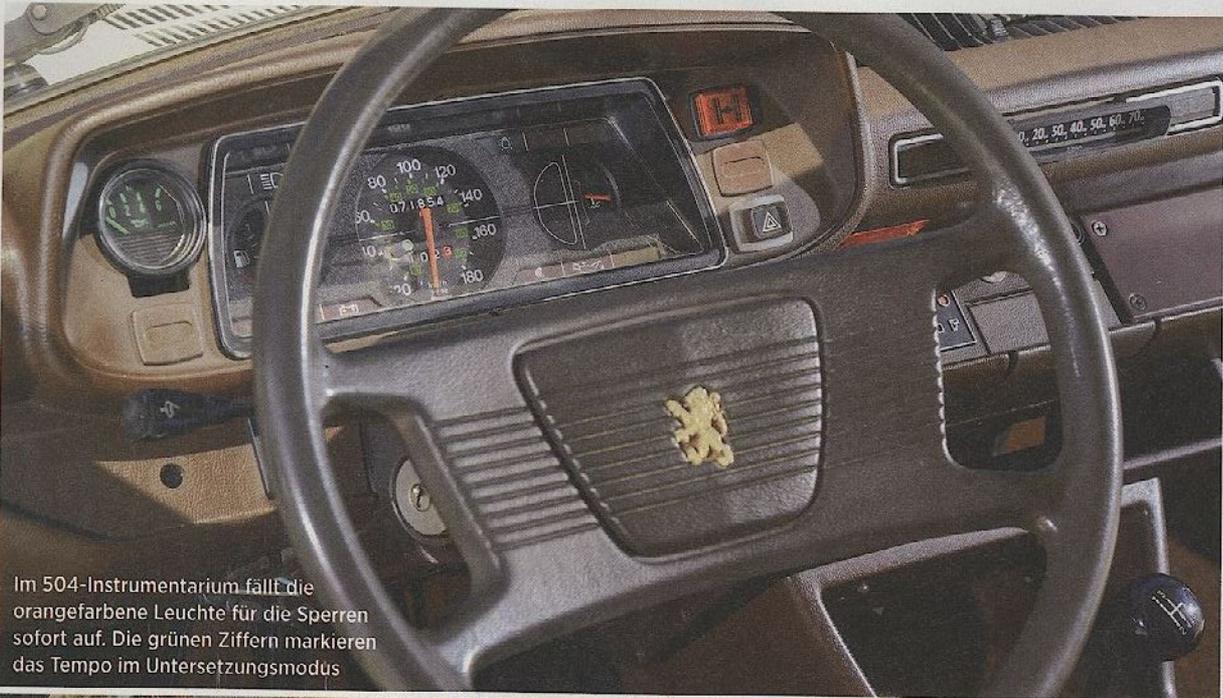
Privat wollte der abenteuerlustige Gallier die westafrikanische Trockensavanne der einstigen französischen Kolonie aber lieber mit einem Produkt der Grande Nation erkunden. In der Ténéré-Wüste, wo es bis zum nächsten Wasserloch oder zur nächsten Tankstelle schon mal 800 Kilometer weit sein kann, wollte er sich nicht auf japanische Billigware – den Ruf hatten sie zu jener Zeit noch – verlassen. Mazin suchte also den Kontakt zu Henry Dangel, der Ende 1980 in einer alten Spinnerei im elsässischen Senheim begonnen hatte, Peugeot-504-Kombis auf permanenten Allradantrieb umzurüsten.

Die Autos aus Sochaux galten gemeinhin als französische Mercedes, mithin solide. Peugeot leistete Dangel dabei auch Hilfe-



Entwickelt für raues Terrain: der 504-Allradler von Dangel. Die Bilder hier zeigen Gérard Mazins Auto 1984 in der Wüste von Niger





Im 504-Instrumentarium fällt die orangefarbene Leuchte für die Sperren sofort auf. Die grünen Ziffern markieren das Tempo im Untersetzungsmodus



Dank Zusatzrahmen mit ordentlicher Bodenfreiheit gesegnet: Die nun als Vorderachse fungierende Peugeot-604-Hinterachse (links) sowie die Hinterhand mit ihren doppelten Schraubenfedern (rechts) sind auch ohne Hebebühne gut inspizierbar

Französische 4x4-Tradition im Pkw-Bau

Nicht erst seit den Afrika-Expeditionen von Citroën (Kégresse-Halbketten) und Renault (Sechsräder) in den Zwanzigern waren geländegängige Fahrzeuge in Frankreich en vogue, vor allem für den Einsatz in den Kolonialgebieten. Zumeist handelte es sich um schwere Nutzfahrzeuge, später kamen auch Pkw-Prototypen mit Allradantrieb auf. Erst nach dem Zweiten Weltkrieg brachten sie es auf größere Stückzahlen. Einige Beispiele:



Von 1952 bis 1957 bot Renault 4x4-Versionen (zuschaltbar) seiner Colorale-Serie an, ein Zwischending aus Kombi und Lieferwagen und somit eine Frühform des SUV. Etwa 1500 Exemplare entstanden.



Citroën produzierte von 1958 bis 1966 auch eine Allrad-Ente: den zweimotorigen 2 CV Sahara mit je einem 425-ccm-Boxer vorne und hinten – und zwei Zündschlüsseln. 693 Sahara-Enten wurden gebaut.



Ähnlich wie später Dangel modifizierte die Firma Sinpar Serienautos, ab 1964 etwa den Renault 4 mit zuschaltbarem Allradantrieb. Einer von ihnen kam bei der Raid Paris-Dakar 1979 auf den zweiten Platz.

stellung: Die Basismodelle kamen direkt vom Hersteller und wurden im Elsass umgerüstet, der 4x4-Break war in Frankreich über die regulären Vertragshändler zu beziehen. Ab Juni 1981 gab's den Allradler auch mit Selbstzünder sowie als 504 Pick-up. Beide Versionen hatten im Gegensatz zur Limousine noch hintere Starrachsen, der Kombi schrauben-, die Pritsche blattgedert.

Zwei Jahre lang hatte Dangel am geländegängigen Peugeot-Kombi getüftelt, bevor er ihn im Herbst 1980 vorstellte. Für sein Allradler-Derivat des 504 entwickelte er eigens ein mittig platziertes Verteilergetriebe, es gab vorne und hinten Differentialbremsen sowie einen Hilfsrahmen, der mit ein paar Schweißpunkten fixiert und unters Auto geschraubt wurde. Das Zusatzchassis nahm den Antriebsstrang auf und hob den zuvor



selbsttragenden Aufbau um volle 21 Zentimeter an. Ansonsten griff er ins Peugeot-Regal, wo er nur konnte: So sorgt beispielsweise vorne die umgedrehte Hinterachse des 604 Turbodiesel in Kombination mit den 504-Federbeinen für Fahrbahnkontakt, zur adäquaten Verzögerung gibt es an den Vorderrädern zudem größere Bremsscheiben. Die um 70 Millimeter breitere Spur erfordert darüber hinaus die Dangel-typischen, hausgemachten Kotflügelverbreiterungen aus glasfaserverstärktem Kunststoff.

GTZ-Mitarbeiter Mazin wandte sich also an den Betrieb im Elsass, im Herbst 1982 kam sein in Senheim umgerüsteter Break GR à quatre roues motrices (mit Vierradantrieb) im Norden Nigers an. Afrika war für Dangel natürlich ein willkommenes Experimentierfeld, nicht zuletzt wegen des potentiellen Absatzmarkts in den ehemaligen Kolonien. Je mehr Erfah-



Henry Dangel (1935-2006) baute ab Ende der Sechziger Renault-befeuerte Bergrenner, bot Fahrwerks-Kits für die Alpine Berlinette an und vertrieb BBS-Felgen, bevor er sich dem 4x4-Antrieb zuwandte

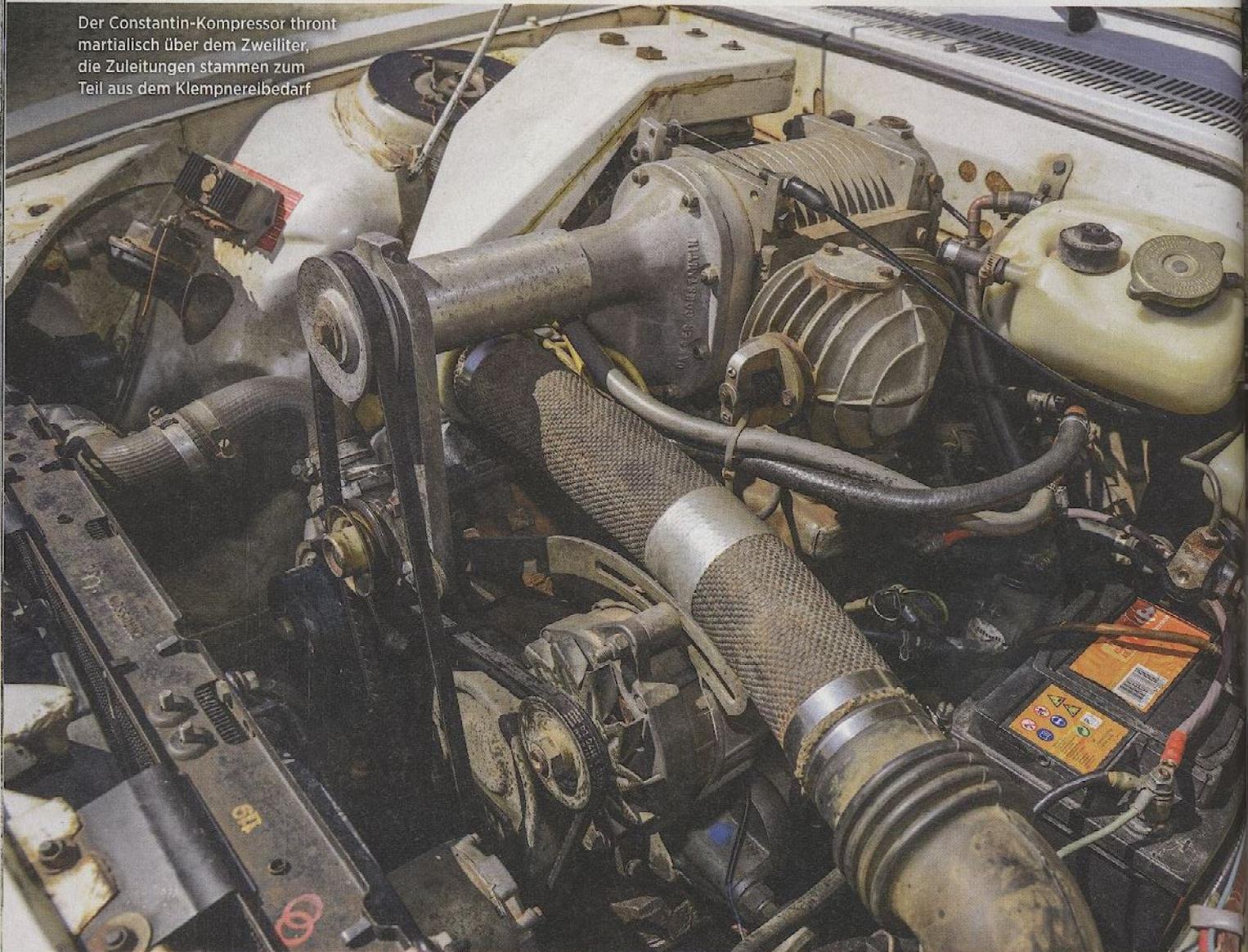
rungswerte die Elsässer in der Sahelzone anhäufen konnten, desto besser waren ihre Produkte für den schwarzen Kontinent gerüstet gegen die Konkurrenz aus Fernost, die nicht nur auf dem afrikanischen Kontinent im wachsenden Geländewagensegment mit niedrigen Preisen lockte.

Schon Anfang 1981 nahm ein Team des Hörfunksenders *Radio 7* mit einem Dangel-Vorserienkombi, einem 96-PS-Benziner, als Begleitfahrzeug bei der Paris-Dakar-Rallye teil. Die Bilanz des Reporters Yves Génies nach 10.000 Kilometern umfasste lediglich Probleme mit Panhardstab und Stoßdämpfern. Außerdem erstellte er eine Wunschliste: Eine Klimaanlage wäre nicht schlecht, ebenso ein weiteres Dämpferpaar an der Hinterachse, breitere Reifen sowie eine zuschaltbare Sperre fürs Verteilergetriebe. Ganz oben auf dem Zettel stand der V6 von Peugeot-Renault-Volvo, wie

er seinerzeit im 604 und im 504 Coupé zum Einsatz kam. Bis auf den letzten Punkt setzte Dangel die Verbesserungsvorschläge nach und nach um – der Sechszylinder stand zum allgemeinen Bedauern nicht zur Debatte.

Auch Gérard Mazins 504 Allrad-Kombi erhielt mechanische Sperren, einen 120-Liter-Kraftstofftank, einen größeren Kühler sowie zwei Hochleistungslüfter. Ein Ölkühler und eine einstellbare Luftfederung an der Vorderachse ergänzten die Umbauarbeiten. Umfangreiche Korrespondenz zeugt von expliziten Verbesserungsvorschlägen des Entwicklungshelfers, die Dangels Ingenieure anschließend umsetzten und die Teile mit detaillierten Konstruktionszeichnungen und Einbauanleitungen nach Afrika schickten. Dort wurden sie in Mazins Werkstatt seines Vertrauens in der Provinzmetropole Tahoua ins Fahrzeug ein-

Der Constantin-Kompressor thront martialisch über dem Zweilliter, die Zuleitungen stammen zum Teil aus dem Klempnerbedarf



gebaut. Dabei bewiesen die Mechaniker vor Ort hohe Improvisationskunst: Unter der Motorhaube findet sich für nachträglich montierte Wasserleitungen Kupferrohr aus dem Installationsbedarf, der Zyklon-Luftfilter für besseren Luftdurchsatz stammt von Caterpillar, der zusätzliche Luftschlitz für den Ölkühler wurde einfach freihändig unterhalb des Grills in die Frontmaske geschnitten.

1984 hatte Dangel bereits 1500 Allradler verkauft. Unterdessen erhielt Gérard Mazins Exemplar einen Kompressor von Constantin, der die Leistung grob geschätzt um 40 Prozent steigerte – offiziell gemessen wurde sie nie. Und pragmatisch wie immer formten die Werkstatteleute in Tahoua den Lufteinlass für das Gebläse aus einem gerade herumliegenden GFK-Teil. Kombiniert mit dem Weber-Doppelvergaser vom Typ 36 DCN VH12 ergab sich allerdings ein Spritkonsum von 20 Litern auf 100 Kilometer – zuviel für Mazin. Der darauffolgende Briefwechsel mit Dangel dokumentiert verschiedene Dü-

senbestückungen, die der Entwicklungshelfer vor Ort im Trial-and-Error-Verfahren solange ausprobierte, bis der Verbrauch unter 15 Liter lag. Nun konnte er dank 120-Liter-Spritvorrat und ausreichend Wasser zusammen mit seinen vier Kindern in Westafrika ausgedehnte Touren unternehmen, auf denen sie bisweilen zu fünft im Auto übernachteten – wegen der Skorpione.

So unter Druck gesetzt, sind die Fahrleistungen mit nachgerüstetem Kompressor durchaus „ausreichend“, wie der jetzige Fahrzeughalter Jürgen Palm erzählt. Er kaufte den Wagen vor zwei Jahren von Erstbesitzer Mazin. Der hatte den 504 nach seiner Zeit als de-facto-Feldforscher der Dangel-Entwicklungsabteilung ins Elsass zurückgebracht, als er von der GTZ zu weiteren Projekten in Haiti und dem Tschad beordert wurde. Nach erfolgter Auswertung und abschließender Revision im Werk lagerte er das Auto fürs Erste ein. 74-jährig, unternahm der Unruhehändler noch 2014 eine große Tour nach Südmarokko. Der Kauf 2018 ging



Mit einem Vorserienfahrzeug begleiteten 1981 Reporter von *Radio 7* die Raid Paris-Dakar

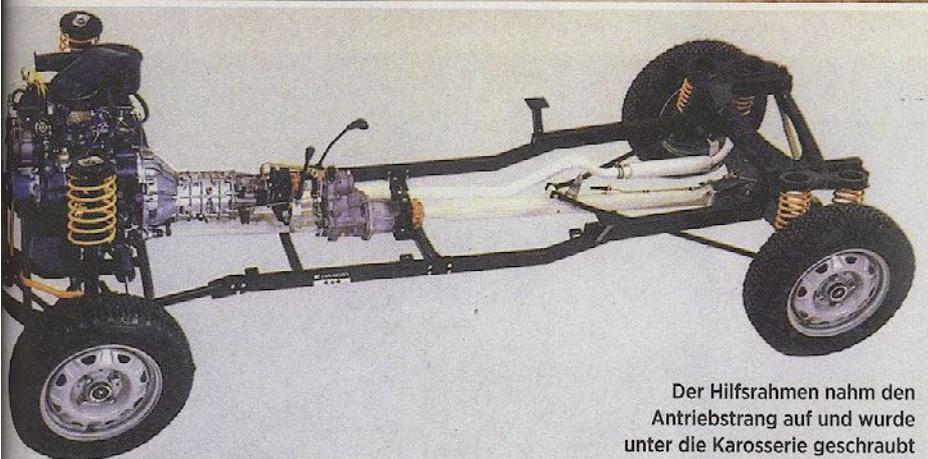


Der Dangel-505 löste den 504 Break 1986 ab. Auch er hatte noch eine hintere Starrachse



Dank 45 Grad Böschungswinkel vorne und 30 Grad hinten geht im Gelände so einiges

Braune Pest: Beim Ausfegen stellte sich heraus – es ist Wüstensand und kein Rost



Der Hilfsrahmen nahm den Antriebsstrang auf und wurde unter die Karosserie geschraubt

TECHNISCHE DATEN

Peugeot 504 Break Dangel 4x4 (Kompressor) Baujahr 1982

MOTOR

BAUART wassergekühlter ohv-Reihenvierzylinder, vorne längs eingebaut (hier: ausgerüstet mit Kompressor Danger-Constantin); 1 Doppelvergaser Solex 34 (hier: Weber 36); fünffach gelagerte Kurbelwelle

BOHRUNG × HUB 88 × 81 mm

HUBRAUM 1971 ccm

VERDICHTUNG 8,8 : 1

LEISTUNG 96 DIN-PS bei 5200 U/min (hier: zirka 135 Kompressor-PS)

KRAFTÜBERTRAGUNG Vierganggetriebe und Untersetzungsgetriebe; Allradantrieb

KAROSSERIE

AUFBAU Ganzstahlkarosserie auf Hilfsrahmen

RADSTAND 2910 mm

L × B × H 4800 × 1730 × 1740 mm

LEERGEWICHT 1525 kg

FAHRWERK

VORDERRADAUFHÄNGUNG Doppelquerlenker und Schraubenfedern, Teleskopdämpfer, Stabilisator; Zahnstangenlenkung

HINTERRADAUFHÄNGUNG Starrachse mit doppelten Schraubenfedern, Schubstreben, Panhardstab, Teleskopdämpfer

BREMSEN vorne Scheiben, hinten Trommeln

DATEN & MESSWERTE

HÖCHSTGESCHWINDIGKEIT über 146 km/h

VERBRAUCH Ø zirka 13 Liter/100 km

BAUZEIT 1981 bis 1985

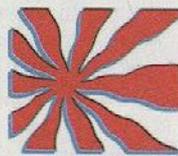
STÜCKZAHL insgesamt 1142 Break (davon zirka 200 Benziner) und 3168 Pick-up (1981 bis 1994)

unkompliziert vonstatten: 504-Fan Palm stöberte den Allrad-Kombi eines Tages beim Kleinanzeigenportal *leboncoin* auf, rief an und machte sich von Lothringen aus auf den Weg ans Mittelmeer, wo Mazin mittlerweile wohnte. Beim Besichtigungstermin schlug Palm vor: „Wir fahren zu mir nach Hause, und wenn wir pannenfrei ankommen, gebe ich Dir das Geld und das Rückfahrticket.“

Nach der Heimfahrt – zu jener Zeit legten gerade die Gelbwesten einen Großteil des öffentlichen Lebens in Frankreich lahm – bekam der Entwicklungshelfer a. D. seine 11.000 Euro, blieb drei Tage und ist bis heute mit dem neuen Besitzer freundschaftlich verbunden. Viel zu machen war nicht, stellte der Maschinenbautechniker erleichtert fest, der Wagen war *dans son jus*, ungeschweißt und musste erstmal gründlich entsandet werden. Neue Reifen, Betriebsstoffe und der Wechsel einer gerissenen Hardyscheibe standen noch vor dem problemlos absolvierten Termin zur *contrôle technique* an, die der

deutschen HU ähnelt. Auf der Straße fährt sich der Allradler schließlich auch wie ein normaler 504, lediglich in den landestypisch zahlreichen Kreisverkehren ist die hohe Sitzposition durch die Schräglage spürbar und eine Fahrweise wie beim Quad nötig. Heute sind zwar 215/85er montiert statt serienmäßiger 185 oder optionaler 195 x 16 – aber Palms Ratschlag, für die Probefahrt lieber noch ein bisschen die Unterarme zu trainieren, erwies sich dann doch als etwas übertrieben. Die Lenkung muss zwar ohne Servo auskommen, ist aber nicht allzu schwergängig.

Ungewohnt ist allerdings der Ein- oder besser Aufstieg ins Cockpit. Um den Platz hinterm Lenkrad zu erklimmen, ist ein beherzter Satz aufwärts vonnöten, der auch den in einen T2-Bulli übertrifft. Auf dem Ar-



Das frühe Markenlogo ist eine Hommage des gebürtigen Elsässers Henry Dangel an die Stadtflagge von Mülhausen

maturenbrett fällt sofort die orangefarbene Leuchte für die Sperren auf sowie neben dem Schalthebel für die Viergangbox links der Hebel fürs Verteilergetriebe und rechts der für die Sperren. Schon 1981 meinte Tester Jean-François Dunac im *4x4 Magazine*, der Dangel-Kombi sei leicht zu fahren wie das Original: „Ihre Frau würde ihn fahren wollen.“ Er mag ein etwas ruppiger Geselle sein, dafür ist er aber extrem geländegängig, durchquert

dank großer Bodenfreiheit locker Furten und ausgefahrene Spuren. Verspannungen im Antriebsstrang, wie sie etwa Audi noch bei der Quattro-Entwicklung ausmerzen musste: Fehlanzeige. Auch dass die Hinterachse, wie gerne kolportiert, bei leerem Fahrzeug zum Trampeln neigt, ist nicht spürbar. Vorne hingegen überlagern die Läufer des Kompressors akustisch das Motorengeräusch.

Die Sitze im Dangel-504 sind auf jeden Fall französisch-flauschig, und die – dank der zusätzlichen Antriebsteile und des Hilfsrahmens – Mehrbelastung von 188 Kilo erschwert das Fahren nicht weiter. Eher ins Gewicht fiel da schon der Preis, den Gérard Mazin 1982 entrichtete: Zum Standardtarif für einen Peugeot 504 GR Break mit Dangel-4x4-Umbau von 97.000 Francs addierten sich noch Optionen für 18.000 und die Kompressorrüstung zwei Jahre darauf für 25.000 Francs – machte insgesamt 140.000 Francs, oder umgerechnet 42.000 Mark. In dieser Preisklasse rangierte neben dem Range Rover dann auch schon das günstigste G-Modell von Mercedes-Benz.

1985 verließ der letzte Dangel-Kombi auf 504-Basis das Werk im Elsass. Aus Sochaux gab es keinen Nachschub mehr – Peugeot hatte bereits zwei Jahre zuvor die 504-Pkw-Produktion in Frankreich eingestellt. Noch bis Mitte der Neunziger hingegen waren Allrad-Pick-ups und nackte Chas-

sis mit Fahrerkabine erhältlich, die mit einem kürzeren Zusatzrahmen unterm Wagenboden auskamen. Während in Senheim 1142 Kombis entstanden waren, gab es vom Pick-up 3168 Exemplare. Abnehmer der 4x4-Dangel waren neben Entwicklungshelfern und Weltbumblern oft Feuerwehren, Gendarmerien und Forstbetriebe in Bergregionen – französische Behörden waren angehalten, nach Möglichkeit heimische Produkte zu nutzen.

Die allermeisten Dangel-504 waren mit dem 70-PS-2,3-Liter-Diesel (später 2,5 Liter und 76 PS) ausgestattet, was immerhin die Betriebskosten niedrig hielt. Spätestens bei 70 km/h wirkte seine Lautstärke als Tempobegrenzer, was allerdings nichts weiter ausmachte – gehörte Geschwindigkeit doch eher nicht zum Anforderungsprofil für staatliche Angestellte. Schneller unterwegs waren



MEHR INFOS

Ein neunminütiges Dangel-Video aus den Achtzigern gibt es hier (auf Französisch): <https://cutt.ly/vfj3KeX>

dafür zahlreiche Rallye-Teilnehmer, die sich mit den robusten und zuverlässigen Allradlern auf den Staub- und Schlammplisten Afrikas austobten. Der Versuch, den Allrad-Pick-up als Freizeitauto für Surfer und Camper zu vermarkten, war allerdings nicht von Erfolg gekrönt – für junge Leute war er einfach zu teuer.

Teuer und rar sind heute auch Dangel-spezifische Ersatzteile, der Rest ist aber ro-

bust wie die Ausgangsbasis und lässt sich etwa übers 504-Typenforum organisieren (www.504forum.de). In Senheim blieben sie Peugeot daher treu: Neben den 504 Pick-ups rüstete Dangel den 505 Break (nach wie vor mit hinterer Starrachse) auf Allrad um. In dessen Erscheinungsjahr 1986 verließ gerade der dreitausendste Dangel die Werkshalle im Elsass, bis 1992 sind etwa 2000 Ex-



Ein letztes Foto: 2018 nimmt Gérard Mazin Abschied von seinem Dangel-504

Mit dem höhergelagten 4x4-Peugeot kommt Besitzer Jürgen Palm auch abselbst asphaltierter Straßen locker durch

4x4 DANGEL



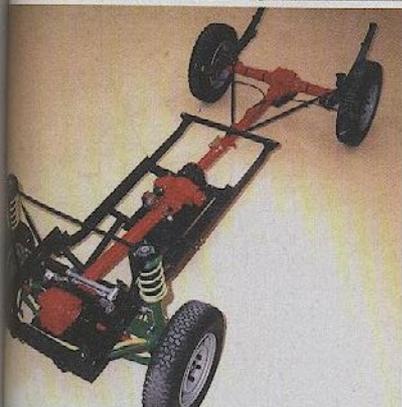
Aller guten Dinge sind drei: Neben dem Schalthebel sitzen die Hebel für Verteilergetriebe und Sperren



Reserverad im Gepäckabteil, dazu Klappspaten und Klapp-Sandblech



Dangel versuchte den Pick-up als Freizeitfahrzeug zu vermarkten – es war aber zu teuer für junge Leute



Der 504 Pick-up von Dangel bewährte sich bei zahlreichen Afrika-Wüstenrallyes

Der Hilfsrahmen des Pick-up mit seinen hinteren Blattfedern fiel etwas kürzer aus als beim Break

emplare des 505 Kombi dazugekommen. Doch ab Ende der Achtziger hatte Peugeot mit seinen X4-Modellen selbst Allradler im Programm, seit 1982 lieferte das Unternehmen zudem Geländewagen vom Typ P4 ans französische Militär – mit eigenen Motoren versehene Mercedes-G-Modelle. Eine geplante Zivilversion wurde letztlich gestoppt.

Nach gut zehn Jahren ihres Bestehens entstand bereits der fünftausendste Allradler der Firma Dangel, doch 4x4-Ausführungen von Personenwagen gab es bald schon nicht mehr. In Sentheim konzentrierte sich die Produktion bis heute auf Allradversionen von Lieferwagen der Marken Citroën, Peugeot sowie Fiat (www.dangel.com). 27.000 waren es insgesamt bis zum Jahr 2007. Und erst vor kurzem verkündete Opel, dass ab sofort auch Combo Cargo und Vivaro von Dangel auf 4x4 umgerüstet werden.

TEXT **Michael Hundt**

FOTOS **Andreas Beyer, Jürgen Palm, Archiv m.hundt@oldtimer-markt.de**

