

# Oldtimer Praxis

nur 3 DM

Technik · Tips · Termine

Januar 1/1996

DM 3,-

Lit. 4200,- · Ptas. 325,- · sFr. 3,- · ÖS. 25,- · hfl 5,- 4 399118 103007



Peugeot 504 Cabrio – nur für Schrauber mit Löwenmut? Wir erzählen die Story des Top-Exemplars!

Ducati 175 Sport – Kraft aus dem Keller! Im Tiefparterre ging ein Duc-Fan sein Formel-3-Projekt an



## Schwermetall: Mercedes LK 312 von 1955



# 57er Rekord: Opas Opel lebt!

# Familien-Planung

Peugeot 504 Cabriolet: Fünf Löwen im selben Haus –  
der faulste wurde der feinste!

**Der Held dieser Story ist 21 Jahre alt. Sein Bruder fährt ein Peugeot 504 Cabriolet, sein Vater auch. Was tut Klaas, unser Hauptdarsteller? Klar: Er kauft sich seinen eigenen 504, einen verwohnten, verhältnismäßig billigen, und er restauriert ihn. Komplett. Resultat der Familienplanung: Jetzt hat er den schönsten im ganzen Haus. Wieviel Löwenmut der junge Holländer dafür brauchte, erforschte OLDTIMER-PRAXIS-Autor Ton Lohman.**

Man könnte vermuten, Klaas Kostelijck sei mit dem 504 Cabriolet aufgewachsen. Heute gibt es in seiner Familie vier 504 Cabrios und zwei Coupés. Ist aber nix mit frühkindlicher Prä-

gung: Die Löwen trollten sich durch reinen Zufall in die Garage der Kostelijcks. Peter, der ältere Bruder unseres Probanden, ist Schuld daran. Vor gut zehn Jahren besuchte er eine Schule in einer weiter entfernten Stadt, brauchte also ein erschwingliches Vehikel, um zum Unterricht zu kommen. Bei einem Peugeot-Händler vor Ort sah er ein elfjähriges 504 Coupé parken – nicht mehr wirklich gut, aber noch immer nett anzuschauen, nicht teuer, damals ein charaktvoller Gebrauchtwagen.

Kurz und schön: Peter kauft den kommoden Gallier. Und er ist so begeistert vom Sänftenkomfort des Coupés, daß er sich bald darauf noch

ein 504 Cabriolet zulegt, ein V6-Modell mit Gasanlage (!) und Anhängerkupplung, recht pragmatischen Extras also für ein so bourgeoises Automobil.

So, das war der Start. Jetzt ist Vater Kostelijck an der Reihe. Er ist von Beruf Landwirt, prinzipiell also kein Mensch, der Luxus-Cabriolets sonderlich aufgeschlossen ist. Beim 504 aber ist das so eine Sache: Ab und zu dreht er am Volant des Junior-Autos, findet Gefallen daran – und schießt sich sein eigenes Exemplar. Klaas findet den neuen Familienspleen klasse, kämpft aber mit seinem kärglichen Portemonnaie und bringt deshalb ein 304 Coupé mit heim. Lieber



Vater und Bruder fahren auch ein 504 Cabrio – aber Klaas Kostelijck hütet den Pracht-Leu der holländischen Familie. Die gute Teileversorgung half unserem Mann auf dem Weg zum Top-Auto.



fährt er offen, deshalb verwandelt sich der feine Löwenwagen in ein faules Cabriolet, das er selbst restauriert. Nettes Ding, der offene Kleine, aber leider kein 504. Wir wissen, was jetzt kommt.

Auf der Antwerpener Oldtimerbörse 1993 fällt Klaasens Blick auf das Angebot eines Händlers: 504 Cabrio, 90.000 Originalkilometer, guter Zustand, 12.000 Mark. Die Substanz scheint gut genug zu sein für eine Totalkur der gediegenen Art, zumal der Anbieter noch zwei vordere Kotflügel bereithält, nagelneu und im Preis inbegriffen. Klaas weiß, daß er sich einen Haufen Arbeit eingehandelt hat, auf der anderen Seite kann Familie Kostelijk so schnell nichts überraschen. Man kennt den faulen Bauchspeck der Luxus-Löwen. Und natürlich unterscheidet sich die Neuwerbung nicht von anderen Exemplaren der erfolgreichen Baureihe.

So schön sie waren, die Luxusliner aus Sochaux – der Rost fraß sie oft schon im siebten oder achten Jahr, gerade dann, wenn sich nachlässige Pflege zur laschen Konservierung des Blechs addierte. Hinzu kam die nicht übertrieben schrauberfreundliche Struktur der luxuriösen 504 mit ihren durchgeschweißten Kotflügeln. Die gehören heute meist zu den faulsten Ecken der angebotenen Exemplare, speziell im Bereich um die Lampentöpfe, in den Radkästen und an den Schwellerspitzen.

Achtern sprechen Peugeot-Päpste gern von einer Sollbruchstelle: Dort, wo sich Innenkotflügel und Außenhaut aneinanderschmiegen, sind sie alle durch. Türböden, Haubenfalze, Schweller, die Bodenpartie, pikanterweise gern im Bereich der Hinterachse und der Längsträger – überall fällt der Gilb ein, und Szenen-Gurus raunen sich üble Geschichten von Presto-Möhrchen zu, die obenrum adrett aussahen, für 15 große Scheine auf irgendwelchen Hinterhöfen parken und sich beim ersten Hebebühnencheck zum Super-GAU verwandeln. Wo eine 504 Limousine einfach gequadert wurde oder den langen Weg auf den schwarzen Kontinent antrat, lohnte sich bei den nobleren Coupés und Cabrios fast immer die dritte Verkaufslackierung. Die Untoten sind noch immer unter uns. Meist sind sie nicht ganz billig.

Klaas Kostelijk hat sich ein naturbelassenes Exemplar an Land gezogen, im Zweifelsfall natürlich die bessere Basis für eine saubere Restaurierung. Die siechen Stellen? Siehe oben. Ausnahmslos. Zuzüglich der Kunstlederpolster (zum Scheibenputzen hätte man die Reste vielleicht noch nehmen können) und des Verdecks, das böß' zugerichtet in seinem Gestänge hängt. Der Motor, das Vierzylinder-Exemplar mit zwei Litern Hubraum, läuft nur auf drei Pötten. Das 106-PS-Aggregat hat einen obskuren Ruf als Kopfdichtungs-Killer, zeichnet sich aber durch moderaten Verbrauch und ordentliche Laufkultur aus. Es gab das 504 Cabrio auch zeitweilig mit dem berühmten „Euro-V6“-Motor, mit 136 PS, leider auch mit recht losen Trinksitten.

Unser Mann ist trotz der vielen Schwachstellen nicht unzufrieden. Die Bodenpartie ist noch in ordentlichem Zustand, und die mitgeliefer-



Gutes bessergemacht: Die stilechten Alufelgen und Lederpolster waren ab Werk den Coupé-Kollegen vorbehalten.



Der diskrete Charme der Burgeoisie: Französische Sänftenkultur und romanische Stilsicherheit gingen eine Verbindung ein, die leider von lascher Rostresistenz und laxer Modellpolitik überschattet wurde.

ten Neuteile, unter anderem die zwei Kotflügel, machen den Kaufpreis realistisch. Ansonsten besticht der Wagen, 1979 in Belgien erstzugelassen, mit seiner geradlinigen Historie: Bis 1993 diente einer Besitzerin, einer reifen Dame in Wallonien. Klaas ist der zweite Besitzer.

Er beginnt seine Restaurierung, womit andere den Schlußstrich ziehen: Er kauft ein neues Verdeck und sezziert den Motor. Die Ventile sind nur zu knapp eingestellt, Klaas erledigt das korrekt, und das Triebwerk summt tadellos vor sich hin. Erst nach dieser positiven Überraschung beginnt er mit den Blecharbeiten. Um

gleich wieder abzustürzen. Als der Holländer die vorderen Kotflügel entfernt hat, reibt er sich die Augen: Nicht nur die Spritzschutzbleche vor der A-Säule sind komplett atomisiert – es gibt auch keine A-Säule mehr! Eine beliebte Unsitte in Peugeot-Kreisen ist, solche Verluste einfach mit einem schnell draufgepappten neuen Kotflügel zu tarnen – natürlich mit dem Effekt, daß dessen Blech im Handumdrehen wieder dünn wird. Für Klaas gibt es natürlich nur eine Lösung: alles neu. „Wenn Du ein Auto hast, für das es praktisch noch alle Teile neu gibt, dann darfst du auch keine Kompromisse machen –



Klaas Kostelijk war für sein Basis-Auto satte 12.000 Mark losgeworden. Dafür hatte er aber auch die Freizeit eines ganzen Jahres zu knicken. Man muß eben immer beide Seiten der Medaille sehen!



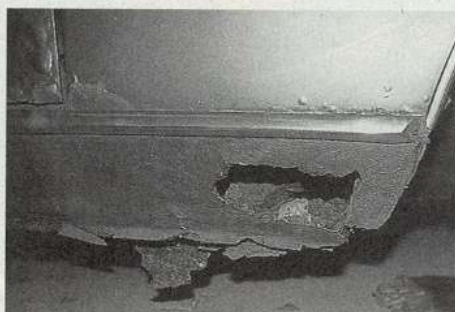
Hier rösteln sie alle: Vorderer Lampentopf (oben), überhaupt die kompletten Kotflügel, aber auch...



Nice Price: Neue vordere Kotflügel lagen bei, was Klaas über den oberen Anblick hinwegholf.

trotz der Preise, die einem vielleicht hoch vorkommen" – so umschreibt Klaas Kostelijk seine Philosophie.

Zuerst schafft der Löwenbändiger Raum für seine Arbeit. Er baut ab, was abzubauen ist, außer des Motors. Hier genügt es ihm, die Nebenaggregate zu entfernen, um sich im Maschinenraum frei entfalten zu können. Was die Preise betrifft: Familie Kostelijk ist beim örtlichen Peugeot-Partner natürlich Stammkunde, und tatsächlich läßt sich der Mann an seiner Teile-Theke auf Preisverhandlungen an. 25 Prozent Rabatt gesteht er dem Löwen-Clan zu. Und Klaas kauft ein: Er ordert einen rechten hinteren Kotflügel, neue Frontscheinwerfer (sie sind praktisch immer am Ende), neue Lampentöpfe, Außenschweller, die gesamten Chromapplikationen und Embleme sowie bergeweise Kleinteile. Was er bestellt, aber nicht bekommt, ist ein hinterer linker Kotflügel. Klaas hält die Bestel-



...der Bereich um Innen- und Außenschweller seien 504-Anwärtern zum Check empfohlen.



Hier sieht alles eher unspektakulär aus. Doch unterm Flügel gab's keine A-Säule mehr!

lung seit 1993 aufrecht. „Ich bin sicher, daß ihn Peugeot irgendwann liefert. Es ist nicht ungewöhnlich, daß Sochaux erstmal Bestellungen sammelt und dann eine neue Serie auflegt.“ Geduld gehört also schon dazu. Und ein solides Sparkonto. Perfekte 504 Cabrios unter 20.000 Mark sind auch bei exzessiver Eigenarbeit Illusion.

Jetzt steht das Auto also nackt und rostig in der Garage der Kostelijks. Blankschleifen, Sandstrahlen – kurz: die normale Vorbereitung auf größere Eingriffe. Aber Klaas fürchtet sich vor den sensibleren Jobs, etwa dem Einschweißen einer neuen A-Säule oder dem Kurieren des Querträgers. Nach vielen Bedenken und langer Entscheidungszeit bringt er den 504 zu einem Karosseriebauer. Der erledigt die Operation an der nackten Katze souverän, obendrein noch preiswert, und Klaas beschäftigt sich derweil damit, neue Türblätter aufzuziehen. Er montiert

## Historie: Peugeot 504 Cabrio

Hierzulande gehörten sie zu den Exoten, vielleicht lag's am Preis: Stolze 17.000 Mark stellten Peugeot-Händler 1971 für ein 504 Cabriolet in Rechnung – fürs gleiche Geld lieferte Mercedes ein 250er /8-Coupé. Der große Cabrio-Boom war noch nicht ausgebrochen, sondern zeichnete sich erst ab, als der Edel-Peugeot schon in den Lebensherbst fuhr. 1983 lief die Produktion aus – Gesamtauflage: nur rund 35.000 Exemplare. Ein erstaunlich lauer Erfolg. Wie kam's dazu?

Im Frühjahr 1969 hatten die Luxus-Löwen auf dem Genfer Salon debütiert. Ihre technische Basis stellte die 504 Limousine, deren Serienfertigung im Herbst 1968 angelaufen war. Peugeot folgte einem Rezept, das sich bereits beim Vorgänger 404 als erfolgversprechend erwiesen hatte: Pininfarina lieferte das Design aller drei Modelle, baute die Rohkarossen der beiden Nobelversionen in Grucliasco bei Turin und ließ sie nach Sochaux expedieren, wo sie im Peugeot-Stammwerk komplettiert wurden. Zu Beginn ihrer Autokarriere litten 504 Cabrio und Coupé ein wenig an Atemlosigkeit: Der 1,8-Liter-Motor der Limousine, 101 DIN-PS stark und von einer mechanischen Kugelfischer-Einspritzung am Leben gehalten, tat sich schwer mit den gut 1200 Kilo schweren Autos. 170 km/h standen im Fahrzeugbrief, das roch nicht nach ausgeprägter Fahrdynamik. Obwohl dem 504 ein progressives Fahrwerk mit auf den Weg gegeben wurde: Einzelradaufhängung rundum, vier Scheibenbremsen plus Bremsservo verrieten eine zeitgemäße Konzeption. Erst 1971 war dem Flaggschiff aber eine milde PS-Spritze vergönnt: zwei Liter Hubraum, 104 PS.

Zum Powerplay konnten sich die nordfranzösischen Techniker freilich erst 1974 durchringen. Ein heute ungeliebtes Mitglied der Löwensippe machte es möglich: Gemeint ist der kantige 604, der jenen berühmten „Euro-V6“ tragen sollte, den Peugeot zusammen mit Renault und Volvo entwickelt hatte (und der heute noch die gallische Sportwagenflunder Venturi befeuert!). Mit sechs Pötte leistete der feinste 504 ab 1974 stattliche 136 PS, leider zur falschen Zeit: Der Euro-V6 neigte zur Trunksucht, auch mit der Laufkultur war's nicht sonderlich gut bestellt. Kurz nach der Energiekrise schienen das die falschen Vorzeichen für einen Markterfolg zu sein. Im Cabrio blieb der Sechszylinder nur bis 1977 lieferbar; Offenfahrer konnten die letzte Leistungsspritze – acht Mehr-PS und K-Jetronic ab 1978 – nicht mehr goutieren. Zum Trost lieferte Peugeot das agile Vierzylinder-Aggregat aus dem 504 Ti, 106 PS stark, lauf ruhig und bekannt langlebig.

Manche Stationen in der Modellgeschichte der 504 Cabriolets und Coupés wirken etwas halbherzig, etwa die zögerliche Modellpflege ab der zweiten Hälfte der 70er Jahre. Zuletzt köchelte die Produktion auf Sparflamme, das Auto tauchte kaum noch in der Peugeot-Werbung auf, die Pressestellen hielten Testwagen nur auf mehrfaches Bitten der Fachzeitschriften bereit. Die Luxus-Löwen gerieten zu Geheimtips, und zeitlebens wirkten Detaillösungen etwas lieblos, etwa die serienmäßigen Kunstlederpolster der Cabrios, die mangelhafte Rostvorsorge und die streckenweise lüderliche Verarbeitung. Dabei wirkten die Autos noch in reifen Jahren modern, elegant und überhaupt nicht antiquiert. Offenbar führen sie aber kein Geld ein, trotz zuletzt saftiger Listenpreise (34.000 Mark für das 1982er Cabrio). Mit dem 505 war das Ende der Luxusliner aus Sochaux gekommen. Einen Nachfolger gab es nicht, was speziell die offenen 504 schon in jungen Jahren zum Klassikerstatus reifen ließ.

neue Hauben und die Kotflügel, er schleift die komplette Karosserie und taucht sie in Epoxydprimer, und irgendwann besucht er den Lackierer, der ihn mit dem 504 im Schlepp wieder nach Hause schickt. Alles nochmal von vorne, und bitte etwas feiner vorarbeiten, schließlich gehe es um seinen guten Namen, das ist die wenig erbauliche Botschaft, die der Fachmann dem Peugeot-Eigner mit auf den Rückweg gibt. Manchmal wünscht du dir einen industriegrauen Golf CL, selbst wenn dein Traumwagen in der Remise parkt.

Während der Lackierer schließlich bei der Arbeit ist, ist Klaas jeden Abend damit beschäftigt, die kleineren Teile seines Peugeot zu reinigen, instandzusetzen, nachzupinseln oder in irgendeiner anderen Art zu supern. Den defekten Drehzahlmesser zerlegt er zum Beispiel komplett, und während seine Familie im Wohnzimmer vor dem Fernseher sitzt, hat er auf dem Küchentisch den Kühlergrill in Arbeit. „Ich wollte einen Peugeot in absolutem Neuzustand!“ Vieles besorgt er sich deshalb gleich ganz neu: Auspuff, Reifen, Kupplung, Bremssscheiben, beläge – alle Verschleißteile also. Sein einziger Bruch mit dem Originalzustand sind die ALU-TRX-Felgen, die es als Option beim Coupé gab. Klaas findet sie in erbärmlichem Zustand

## Die Adresse

Klaas Kostelijk  
Bijweg 8  
NL 8219 Belestad

und ist mehrere Abende allein damit beschäftigt, sie vom festgebackenen Bremsstaub zu befreien.

Die Innenausstattung soll die Krönung dieser Arbeit sein: cremefarbenes Bavaria-Leder. Das 504 Cabriolet eines Bruders ist damit ausgestattet, ein rares Original-Feature, das sich nicht in den Peugeot-Preislisten fand, aber von einigen großen Peugeot-Händlern in eigener Initiative angeboten wurde. Den Fahrzeugboden hat Klaas von innen übrigens komplett von allen Bitumen-Auswüchsen gereinigt und auch so belassen, der neue Teppich liegt auf lackiertem Blech. „Ich möchte gern sehen, was sich da unten in Zukunft tut“, sagt der junge Holländer.

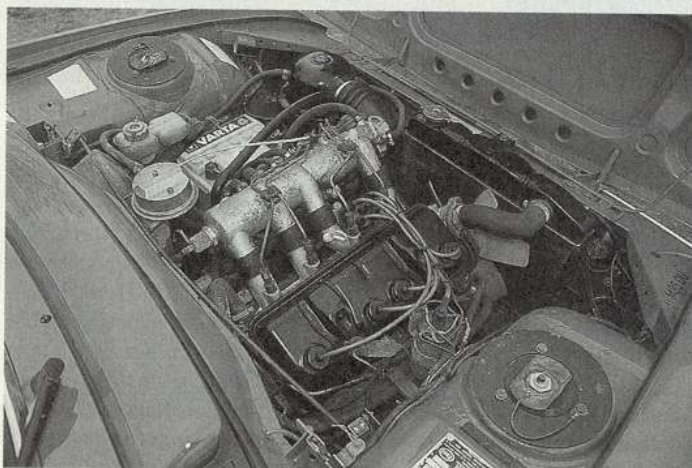
Zwei eher banale Teile sorgten übrigens für nicht unbeträchtliche Lauferei und Zweifel an Originalitäts-Diskussionen: die beiden Sonnenblenden. Klaas Kostelijk hat sie neu bestellt und auch bekommen. In Dunkelrot, und das ist eine Farbe, die es laut Peugeot-Literatur niemals beim 504 Cabriolet gegeben hat. Mit diesem Argument schickt er die beiden Blenden zurück nach Sochaux und bittet um zwei beige Pendants. Wieder kommen zwei rote. Er informiert sich in Frankreich: Es handelt sich um eine neuzeitliche Auflage des Teils, aber der Zulieferer hat geschlampt – es gibt die Dinger nur in Rot! Klaas greift skeptisch zu beigem Vinyl-spray; man sieht heute keinen Unterschied.



Wieviel Löwenmut braucht's, einen müden 504 in die Kur zu nehmen? Gut 25.000 Mark hat Klaas Kostelijk in sein Auto investiert. Viel weniger geht meist nicht, zumindest bei morscher Ausgangsbasis.



Viele Details des Cabrio-Cockpits stammen aus dem Limousinen-Baukasten – trotzdem verströmt das 504-Interieur gewisses Oberklasse-Flair.



Vier gewinnt: Die 106-PS-Maschine ist kein Potenz-Protz, dafür aber weit weniger trinkfrei als das umstrittene Euro-V6-Aggregat, das Peugeot von 1974 bis 1977 auf Wunsch anbot.

Zum Schluß wird alles schön. Im Juni 1994 ist der 504 fertig, der holländische TÜV klebt seine Plakette, verschmerzt sind Gesamtkosten von gut 25.000 Mark. Klaas bricht zur ersten großen Tour auf, nach Sochaux natürlich, wo Peugeot eine sehenswerte Kollektion seiner Produkte hortet, vom Sägeblatt bis zur Pfeffermühle. Auf dem Rückweg faßt Peter einen Entschluß: Er fährt über Belgien, in die Stadt, wo die Erstbesitzerin lebt, um zu sehen, in welcher Gara-

ge sein Schätzchen die Jugend verbracht. Nach einem freundlichen Blick aus seiner Entfernung will er sich wieder auf der machen, als ein älterer Herr aus der Hand kommt. „Meine Frau hat auch mal so ein Auto gehabt!“ Klaas fischt das Scheckheft aus dem Handschuhfach. Und grinst: „Vielleicht ist es zufällig dieser?“

Text: Ton Lohman  
Fotos: Rein van der Zee/Klaas Kostelijk