

peugeot 504 info € 3,00

A € 3,25 CH sfr 5,80 B € 3,50 I € 3,75 L € 3,50 NL € 3,40  
E € 3,75 DKr 32,50 N mkr 41,00 S skr 42,00 F € 3,55 FIN € 4,85

# OLDTIMER MARKT

EUROPAS GRÖSSTE ZEITSCHRIFT FÜR  
KLASSISCHE AUTOS UND MOTORRÄDER

VEREINIGT MIT  
**OLDTIMER**  
Magazin

**HOFFNUNG FÜR DEFEKTE GETRIEBE**

## Neue Zahnräder für alte Autos

**Jan-Wellem-Pokal:  
100 Karten zu gewinnen**

**ENDLICH KLARE RICHTLINIEN**

## Das Ende der Zoll-Wut?

**EIN ÜBERFLIEGER WIRD 50**

## Der erste 300 SL

**PININ-FERRARI – DIE ASA-STORY**

Ein Ferrari im Fiat-Format zu einem Alfa-Preis? Das gab's! Der ASA 1000 GT gilt zu Recht als kleinster Ferrari aller Zeiten. Wir zeigen Coupé und Cabrio!



VF MEDIEN  
GRUPPE MAINZ



**100 JAHRE TRIUMPH**



Ihr Sternzeichen ist Zwilling.  
Aszendent: Dampfhammer

**KAUFBERATUNG**



Peugeot 504 Coupé und Cabrio:  
Salonlöwe oder rüdigler Streuner?

# Löwen- Nummer

Rost fressen Hülle auf –  
Peugeot 504 Coupé  
und Cabrio



Zurückhaltende, zeitlose Eleganz zeichnet die von Pininfarina entworfene Karosserie des 504-Cabrios aus. Weniger zeitlos war indes die bei Pininfarina produzierte Qualität, wie die Besitzer bald feststellten

**S**ie ist der Höhepunkt jeder Zirkusvorstellung: Der Trommler spielt einen leisen Wirbel und dem Publikum stockt der Atem, wenn der Dompteur todesverachtend seinen Kopf in den klaffenden Rachen der Bestie hält. Sie gähnen gelangweilt? Dann sind Sie reif für die wahre Löwen-Nummer – eine Peugeot-504-Restaurierung! Ob Coupé oder Cabrio – folgen Sie uns und stecken Sie Ihren Kopf tief in die dunklen Schlünde des Löwen aus Sochaux...

Als Peugeot 1969 die Coupé- und Cabrio-version des 504 auf dem Genfer Salon präsentierte, mögen die Autos auf manchen Betrachter gewirkt haben wie eine Kreuzung aus Catherine Deneuve und dem netten, unprätenziösen Mädchen von nebenan: Eine Hülle von unaufdringlicher Eleganz, gewürzt mit einem wohltdosierten Schuss Aggressivität, umschmeichelte die aus der Limousine bekannte und bewährte Großserientechnik. Für die blecherne Haute Couture zeichnete Pininfarina verantwortlich, in dessen Werk auch die Karosserien entstanden, die dann in Sochaux komplettiert wurden.

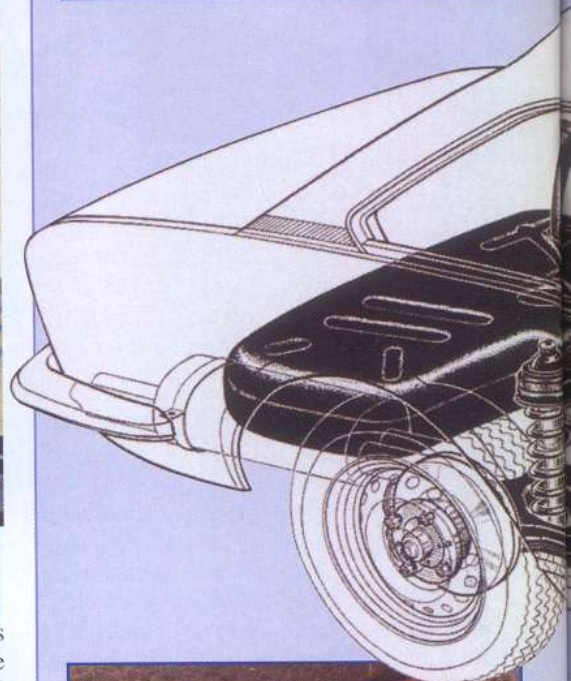
Womit wir beim Thema wären. Bereits das Limousinenblech hatte sich – sehr zur Freude afrikanischer Autoimporteure – als weitaus weniger langlebig erwiesen als die robuste Technik in seinem Inneren, weswegen viele 504 nach dem zweiten oder dritten TÜV-Termin auf Nimmerwiedersehen im schwarzen Kontinent untertauchten. Doch Pininfarina schaffte es mit südländischer Lässigkeit, noch einen draufzusetzen. Obwohl die nicht eben billigen Zweitürer überwiegend in gute Hände gelangten, sind zumindest die frühen Versionen weitgehend zu Staub zerfallen. Doch auch deutlich jüngere Autos sehen oftmals aus, als wären sie im Circus Maximus ihrer eigenen Spezies zum Fraß vorgeworfen worden.

## Karosserie

Damit Sie wissen, worauf Sie sich bei der Löwen-Nummer 504 einlassen, drehen wir den Spieß rum und fangen mal mit den Blechteilen an, die meistens intakt und deshalb noch zu bekommen sind: Motorhauben. Beim Rest sieht es leider schlecht aus. Vorne geht's gleich in die Vollen: Die Frontschürze gammelt an der Unterkante, gleich darüber finden sich verräterische Bläschen um die Scheinwerfer und Blinker. Sie sind das Ergebnis poröser Dichtungen zwischen Frontmaskenblech und Kotflügeln. Letztere sind nicht nur verschweißt, sondern auch nicht mehr zu haben. Radlauf? Na klar,



Hier geht's los: Rost an der Frontschürze gehört zum Standardprogramm beim 504



Schwellen-Angst berechtigt: Außen- und Innenschweller sowie die Endspitzen sind...



...massiv rostgefährdet. Die richtig schlechte Nachricht: Reparaturbleche? Fehlanzeige...



Nur noch gebraucht: Embleme sollten gut und vollständig sein



Kein Engpass: Instrumente und Schalter lieferte die Limousine



V6: in der Regel bis 300.000 km ohne Befund, Vergaser sind rar



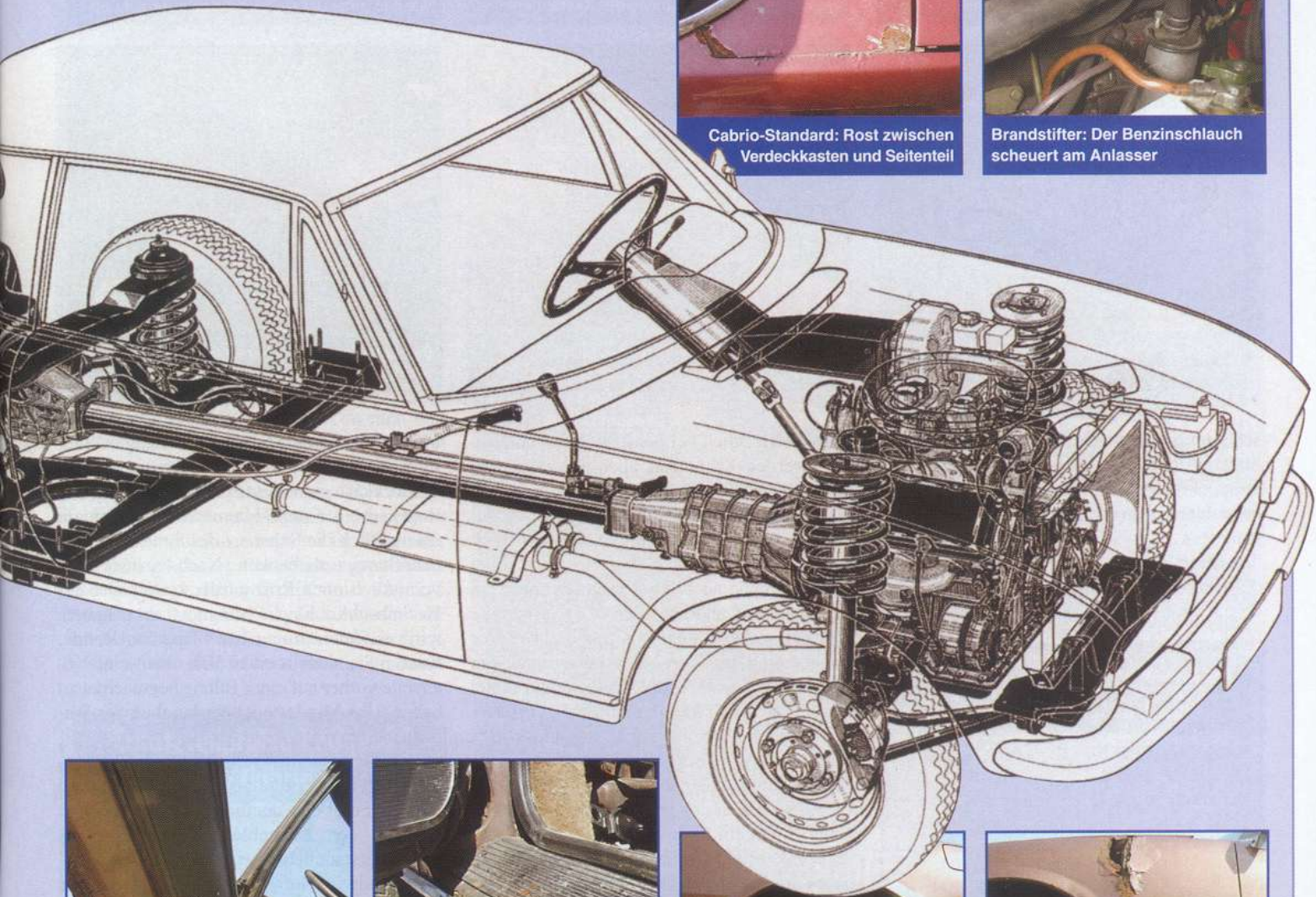
Vierzylinder: langlebig, vereinzelt Probleme mit der Einspritzanlage



Cabrio-Standard: Rost zwischen Verdeckkasten und Seitenteil



Brandstifter: Der Benzinschlauch scheuert am Anlasser



Spaltmaße der unangenehmen Art: Türböden sind fast immer durch



Verdecktes Elend: Blätterteig unter den Einstiegsblenden



180 Grad Arbeit: Radläufe rundum und hintere Seitenteile gammeln



Durchbrüche an der Schottwand führen zu „Schwarzen Löchern“



Löchrige Radhaus-Schottwände ziehen löchrige A-Säulen nach sich



Hintere Innenkotflügel können vom Ford Taunus II adaptiert werden



Zwischen Kotflügel und Maske sorgen (Un-)Dichtungen für Blasen



Pusteln an den Scheibenrahmen verheißern weitere Arbeit



Das schlimmste an derartigen Rostorgien ist, dass es keinerlei Reparatur-Blechteile mehr...



...gibt und Teileträger nur selten brauchbaren Ersatz abwerfen. Ergo muss der Restaurierer...



...alle Bleche selbst anfertigen – in Bereichen wie hier unter der A-Säule ein schwieriger Job



Endspitzen-Endstimmung: Von außen leidlich intakt, offenbart sich das Drama erst von unten



Längsträger: über die ganze Länge gefährdet, die Vorderachsaufnahme ist besonders kritisch



Die hinteren Längslenker sind fertig? Dann wird's mit 650 Euro pro Seite richtig teuer

schlimmer aber sind Blasen, die auf Höhe des hinteren Radlaufendes beginnen und von da senkrecht nach oben laufen. Dann nämlich hat die dahinter liegende Spritzwand vor den permanenten „Anwürfen“ des Vorderrads beleidigt kapituliert.

Weitere 20 Zentimeter weiter hinten folgt als nächster Rostherd die A-Säule, die zumin-

dest oberflächlich bei geöffneter Tür kontrolliert werden kann. Hat aber die zuvor beschriebene Schottwand im Radhaus, die genau jenen Bereich vor Schmutz und Wasser schützen soll, ihren Kampf bereits aufgegeben, können Sie davon ausgehen, dass die dahinter liegende A-Säule auch keine tragende mehr ist. Ist die Schottwand hingegen okay, stehen die Chancen auf eine intakte A-Säule gut. Bevor wir uns den Türen zuwenden, noch schnell ein Blick entlang der Frontscheibenunterkante: Finden sich auch hier die berüchtigten Lackaufstülpungen? Bei Cabrios gilt der Blick außerdem dem Frontspriegel.

Die Türen: Sie sind oftmals ein langes Elend, weil sich das große Türblatt an seiner Unterkante gern zwanglos vom Rahmen verabschiedet. Hier Reparaturbleche einzusetzen, ohne dass das Blatt nachher schlaff im Rahmen herumschlabbert, ist Schweißen für Fortgeschrittene. Indes bleibt das die einzige Möglichkeit, denn Türen – Sie ahnen es – gibt es nicht mehr.

Ein Stück weiter achtern finden sich am Radlauf meistens blühende Landschaften, wie überhaupt das gesamte Seitenteil inklusive der hinteren Endspitzen korrosionsgefährdet ist. Da auch die hinteren Innenkotflügel nicht mehr zu bekommen sind, werden Reparaturen hier sehr aufwendig, weil Ersatzbleche selbst angefertigt werden müssen. Der frühere Insider-Tipp, Innenkotflügel und Radläufe der Taunus-Serie ab 1976 zu verwenden, ist leider nicht mehr aktuell – die begehrten Bleche sind mittlerweile aus den Regalen verschwunden.

Auf der Fahrzeugoberseite befindet sich bei den Cabrios in dem Bereich der Verdeckkas-

ten. Da die Karosserie offenbar mangels Steifigkeit arbeitet, sind die Übergänge zwischen Verdeckkasten und den Seitenteilen latent von Rost bedroht. Coupé-Interessenten sollten mit einem Blick die Substanz des hinteren Scheibenrahmens abchecken. Nachdem Sie jetzt vermutlich noch Rost an der Unterkante des Heckabschlussblechs diagnostiziert haben, wird es Zeit abzutauchen. Tipp am Rande: Kaufen Sie niemals einen 504, ohne seine Unterseite vorher auf einer Bühne begutachtet zu haben. Das Mindeste ist ein langhubiger Wagenheber zu Aufbocken des Fahrzeugs.

Kurioserweise erwies sich unser Fotomodell an der Unterseite als relativ solide, während die Fotos eine deutliche Sprache über den Zustand der Außenbleche sprechen. „Es kommt erstaunlicherweise häufiger vor“, erklärt Ludwig Biewen, Technikreferent des 504-Coupé- und Cabrio-Clubs und hauptberuflicher Peugeot-Händler, „dass Autos entweder von unten recht gut erhalten sind und außen schlimm oder äußerlich proper und unten marode.“ Wobei äußerliche Schönheit nicht von innen kommen muss: „Bretter statt Blech, zugespachteltes Patchwork oder Bauschaum statt A-Säulen – ich habe im Laufe der Jahre einige Kuriositäten zu Gesicht bekommen“, erinnert sich Biewen mit gruseligem Grinsen. Zwar dürfte die Neigung zum Pfusch bei 504-Fahrern keineswegs ausgeprägter sein als bei anderen, doch mancher mag bei einer Verkettung unglücklicher Umstände – nahender TÜV-Termin und schlechte Blechteileversorgung – eher zu Verzweiflungstaten bereit sein. Daher ist des Interessenten wichtigstes Werkzeug in jedem Fall der Magnet.

## Aus dem OLDTIMER-MARKT-Clubadressen-Verzeichnis\*

### Peugeot 504 Club

Michael Getzlaff  
Dornröschestraße 7,  
12555 Berlin  
Tel.: 030/9723751

### Peugeot 504 Coupé/Cabrio Club e. V.

Michael Fraczek  
Neuköllner Straße 5,  
66424 Homburg/Saar  
Tel./Fax: 06841/79632  
www.peugeot504ccc.de

### Peugeot-504-Limousinen-Freunde im PeReCi-Motor-Klassik-Club Berlin e. V.

Bernsteinring 107,  
12349 Berlin  
Tel.: 030/9723751, Fax: /7422237

### Peugeotfreunde Hochwald e. V.

Rainer Wiesen  
Zollweg 6,  
66687 Wadern-Wadrill  
Tel.: 06871/3216

\*Das umfangreichste Clubadressen-Verzeichnis des deutschsprachigen Raums (über 1500 Eintragungen) erscheint immer jährlich im Oktober.

## Der heutige Marktwert\*

Modell	Baujahr	Note 1	Note 2	Note 3	Note 4	Note 5	Neupreis
504 Cabrio	1969	15.400 €	11.000 €	7.800 €	3.300 €	1.600 €	17.000 DM
504 Cabrio	1969 bis 1971	16.300 €	11.600 €	8.000 €	3.400 €	1.600 €	17.150 DM
504 Cabrio	1971 bis 1975	16.600 €	12.000 €	8.000 €	3.500 €	1.700 €	18.140 DM
504 Cabrio V6	1974 bis 1977	21.000 €	15.000 €	10.000 €	4.800 €	2.400 €	24.000 DM
504 Cabrio	1978 bis 1983	18.300 €	13.300 €	8.600 €	4.200 €	1.800 €	30.000 DM
504 Coupé	1969	11.800 €	7.900 €	5.400 €	2.700 €	1.300 €	17.700 DM
504 Coupé	1969 bis 1971	12.000 €	8.100 €	5.700 €	2.900 €	1.400 €	17.850 DM
504 Coupé	1971 bis 1975	11.900 €	7.900 €	5.600 €	2.800 €	1.300 €	18.140 DM
504 Coupé V6	1974 bis 1977	12.300 €	8.300 €	6.000 €	3.100 €	1.400 €	24.000 DM
504 Coupé	1978 bis 1983	9.900 €	7.100 €	5.000 €	2.500 €	900 €	32.000 DM
504 Coupé V6	1978 bis 1983	11.000 €	7.600 €	5.500 €	2.700 €	1.000 €	27.000 DM

\*Ermittelt von Classic Data GmbH, Wittener Str. 105, 44575 Castrop-Rauxel, Tel. 02305/29011

Doch zurück zum Boden: Ob oben hui und unten pfui oder umgekehrt – Sie sollten in jedem Fall wissen, dass es keine Reparaturbleche mehr gibt und alles angefertigt werden muss. Und das kann eine ganze Menge sein. So sind etwa die Schweller rundherum korrosionsgefährdet, oft quillt der Blätterteig bereits unter den Einstiegsblenden auf den Schweller-Oberseiten heraus. Außen- und Innenschweller sowie die Schweller-Endspitzen sind aber längst nicht alles. Meistens fallen auch die angrenzenden Bodenbleche der Verwesung anheim sowie die Längsträger, die neben Getriebe- und Kardantunnel vom Motorraum aus nach hinten verlaufen. Deren Zustand sollte auch vom Motorraum aus geprüft werden, denn die Längsträger rosten gern dort, wo die Vorderachse an ihnen verschraubt ist. Um diese Stelle zu schweißen, muss der Motor ausgebaut werden.

Das letzte dicke Ende naht hinten, genauer gesagt an der Hinterachse. Hier zeigen sich die Längslenker häufig in einem beängstigend schlechten Zustand, mit gierigem Rostfraß an den Durchführungen der Antriebswellen und den Auflagen der Schraubenfedern. Zwar sind noch Reparaturteile zu bekommen, die schlagen allerdings mit 650 Euro pro Stück satt zu Buche und passen nur bei Autos ab Modelljahr 1975. Mehr Glück – zumindest bezüglich der Längslenker – haben Restaurierer ganz früher Modelle bis zur Fahrgestellnummer 2241255 (Baujahr bis August 1974); sie können auf die Achsschwinge der Limousine zurückgreifen. Wessen Auto eine höhere als die genannte

### Ersatzteilpreise Peugeot 504 Coupé/Cabrio (4 Zyl.)

Auspuff komplett	365 €
Kupplung kompl.	406 €
Bremsscheibe vo./Stück	118 €
Bremsbeläge vo. (Satz)	60 €
Zündverteiler	371 €
Traggelenk vorn (ab '80)	84 €
Anlasser (AT)	203 €
Kotflügel vorn	580 €
Scheinwerfer (bis '75)	139 €
Scheinwerfer neu/gebr. (ab '75)	696/493 €

Quelle: Chr. Och Automobile, Tel.: 04167/6646

Fahrgestellnummer hat, aber vor 1975 gebaut wurde, hat nur die Wahl zwischen (brauner) Pest und (Geldbeutel-)Cholera: entweder die alten Schwinge aufwendig restaurieren oder die der späteren Modelle einbauen. Dann allerdings müssen auch die Radlager, Naben und Antriebswellen des Nachfolgers verbaut werden. Das macht vor allem dann wenig Spaß, wenn die eigenen Lager, Naben und Wellen noch völlig intakt sind...

Offen fahren ja, aber wirtschaftlich? Dann empfiehlt sich der Griff zum Vierzylinder (im Bild ein nach 1980 gebautes Exemplar mit Kunststoffstoßstangen)



Deutlich günstiger als die Cabrios, aber nicht minder elegant sind die Coupés des 504. Auch sie wurden bei Pininfarina gebaut und in Sochaux komplettiert

Großkatze mit dem heißen Blechdach: Die V6-Versionen, erkennbar an Radkappen mit unverdeckten Radmuttern, sind am begehrtesten



### Technik

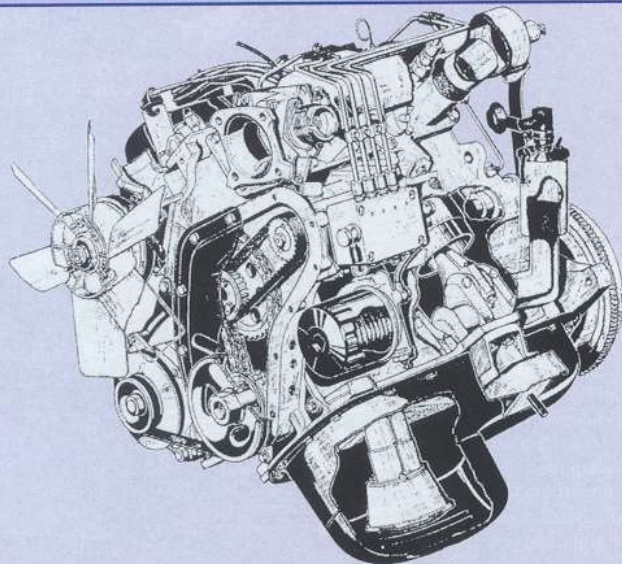
Und die Chancen dafür stehen gut, denn die Technik des 504 ist in Sachen Robustheit und Langlebigkeit über jeden Zweifel erhaben. Beginnen wir im Motorraum und dort mit den

Vierzylindern. „250.000 Kilometer halten die Triebwerke ohne Probleme, vorsichtig und liebevoll bewegte Exemplare auch länger“, beruhigt Biewen alle künftigen Käufer. „Hinzu kommt, dass sehr viele Teile aus den Nachfolgemodellen passen und heute noch für kleines

## Technische Daten: Peugeot 504 Coupé und Cabrio

Modell	Injection 1800	Injection 2000	TI	V6
Motor	Vierzylinderviertakt-Reihenmotor; wassergekühlt; V-förmig hängende Ventile, von seitlicher, kettengetriebener Nockenwelle gesteuert; Leichtmetall-Zylinderkopf; fünffach gelagerte Kurbelwelle; mechanische Kugelfischer-Einspritzung			Sechszylinderviertakt-V-Motor aus Leichtmetall; wassergekühlt; V-förmig in den Köpfen hängende Ventile, von je einer kettengetriebenen Nockenwelle gesteuert; vierfach gelagerte Kurbelwelle; ein Fallstrom-Einfachvergaser Solex 34 TBIA und ein Fallstrom-Doppelvergaser Solex 35 CEEI (ab 1978: mechanische Bosch-K-Jetronic)
Bohrung x Hub	84 x 81 mm	88 x 81 mm		88 x 73 mm
Hubraum	1796 ccm	1971 ccm		2664 ccm
PS bei U/min	101 bei 5500	104 bei 5600	106 bei 5200	136 bei 5750 (ab 1978: 144 bei 5500)
mkg bei U/min	13,5 bei 3000	16,9 bei 3000	17 bei 3000	21,1 bei 3500
Verdichtung	8,35 : 1		8,8 : 1	8,65 : 1
Kraftübertragung	Vollsynchronisiertes Vierganggetriebe, auf Wunsch Dreigang-Automatik von ZF (für Cabrio nur bis 1974); ab 1980: Fünfganggetriebe			Vierganggetriebe (ab 1977: Fünfganggetriebe), auf Wunsch Dreigang-Automatik von GM (nur Coupé)
Karosserie	Selbsttragende Ganzstahlkarosserie			
Vorderachse	Einzelradaufhängung an Querlenkern; McPherson-Federbeine; Querstabilisator			
Hinterachse	Einzelradaufhängung an Längslenkern; Schraubenfedern; Teleskopstoßdämpfer; Querstabilisator			
Radstand	2550 mm			
Länge x Breite x Höhe	Coupé: 4360 x 1700 x 1350 mm; Cabrio: 4360 x 1700 x 1360 mm			
Leergewicht	1165 kg	1235 kg (Coupé: 1250 kg)		1270 kg (Coupé: 1300 kg)
Verbrauch Ø	10 bis 11 Liter Superbenzin/100 km			12 bis 15 Liter Superbenzin/100 km
Höchstgeschwindigkeit	175 km/h	179 km/h	179 km/h	186 km/h (ab 1978: 189 km/h)
Bauzeit	1969 bis 1970	1971 bis 1974	1977 bis 1983	Coupé: 1974 bis 1983; Cabrio: 1974 bis 1977
Stückzahl	Coupé: 26.629 Stück; Cabrio: 8.185 Stück			
Kat-Nachrüstung	Derzeit kein Anbieter bekannt			

Sparsam, langlebig, günstig zu überholen: Obwohl einiges für die Vierzylinder spricht, gibt der Markt dem V6 den Vorzug



Geld bei Peugeot-Niederlassungen bereit liegen“. Nach seinen Erfahrungen schlägt eine Motor-Komplettrevision mit bescheidenen 1.800 Euro zu Buche, wenn sie denn wirklich nötig sein sollte.

Auch diese relativ neuen Motoren besitzen am vorderen Hauptlager noch eine Rückförderschnecke statt eines Simmerrings, weswe-

gen Ölnebel am Steuerdeckel ab einer gewissen Laufleistung normal und unbedenklich ist. Ein echter Schwachpunkt findet sich allerdings dennoch: die Benzinleitung zur Einspritzanlage. „Peugeot hat hier normalen, ge-webearmierten Schlauch verbaut, der beim Starten am Anlasser schleift und irgendwann durchgescheuert ist“, so Biewen. Da es im An-

lasser immer zu einer Funkenbildung kommt, steht das Auto dann ruckzuck in Flammen! Dass es sich hier nicht um Einzelfälle handelt, belegt die Tatsache, dass der 504-Profi bereits drei oder vier Brandschäden restauriert hat. Sein Tipp: den Schlauch durch eine passende Hochdruck-Benzinleitung mit sieben Millimeter Innendurchmesser ersetzen, dann ist Ruhe.

Fallen die Vierzylinder durch schwarzen Rauch und einen abstrus hohen Spritverbrauch auf, sind garantiert die Membranen der Kugelfischer-Einspritzung hinüber. „Mancher Händ-

### Literatur-Tipps

Wolfgang Schmarbeck/Gabi Wolbold: Peugeot. Aus der Reihe Typenkompass. 128 Seiten mit 109 Bildern, davon 34 in Farbe, Format 14 x 20,5 cm, Softcover, 9,95 Euro, ISBN 3-613-02050-5

Hans-Otto Meyer-Spelbrink: Peugeot Personewagen. Aus der Reihe „Eine Chronik“. 62 Seiten mit 220, zum teil farbigen Abbildungen, Format 23 x 29 cm, kartoniert, 5,01 Euro, ISBN 3-923448-91-0, S&W-Bestellnr.: 20520

Quelle: Schröder & Weise, Tel.: 0511/523542

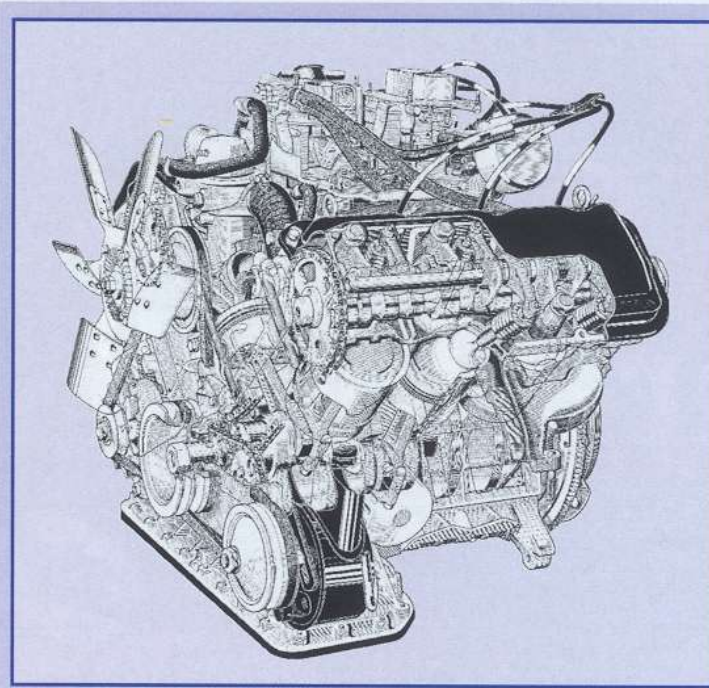
ler behauptet dann gerne, das Problem sei nur durch eine neue Anlage zu lösen, die fast 2.000 Euro kostet“, plaudert Ludwig Biewen aus dem Nähkästchen. Sein Angebot: „Die Membranen sind auch einzeln erhältlich. Wer mir den Deckel seiner Einspritzanlage schickt, erhält sie mit neuen Membranen versehen und einjustiert für knapp 600 Euro zurück.“

Schlechter sieht es bei Vergasern für die – ansonsten noch haltbareren – Sechszylindermodelle aus. Sind die Solex-Gasfabriken ausgeschlagen, bleibt derzeit nur die Hoffnung, bessere gebrauchte zu finden. „Allerdings verhandeln wir gerade mit Peugeot über eine Nachfertigungsaktion. Was die Vergaser dann kosten werden, ist aber noch nicht abzusehen“, erklärt der rührige Saarburger. Fallen die Sechszylinder durch Ölverluste am hinteren Hauptlager auf, hat sich nach Biewens Erfahrung die Flanschplatte etwas gelockert, in der der hintere Kurbelwellen-Simmerring sitzt. Dann geht das Öl seinen eigenen Weg, vorbei an der Papierdichtung zwischen Flanschplatte und Motorgehäuse. Der Spezialist rät, die Dichtung immer dann vorsorglich auszutauschen, wenn Motor oder Getriebe – etwa wegen eines Kupplungswechsels – ohnehin ausgebaut werden müssen. Dass für die kontaktlose Schlumberger-Elektronikzündung – der 504 war das erste Serienauto mit Elektronikzündung – heute keine Teile mehr zu bekommen sind, ist angesichts der Vielzahl von Anbietern kontaktloser Nachrüstzündungen sicherlich zu verschmerzen, ebenfalls passend: die Kontaktzündung des 604.

Kenner behaupten vom Euro-V6 gerne, dass sich bei ihm Laufkultur und Trinkgebaren umgekehrt proportional verhielten – ein Mangel an ersterem gehe mit einem Zuschlag bei zweitem einher. Tatsächlich ist das Triebwerk unter zwölf Litern nicht zu bewegen. Dafür wird Verschleiß oft erst jenseits der 300.000 Kilometer spürbar. Nur im kalten Zustand gehetzte Aggregate machen teilweise schon nach einem Drittel dieser Distanz durch eingelaufene Nockenwellen und entsprechendes Klappern im Ventiltrieb auf sich aufmerksam.

Ebenso unauffällig bleibt der restliche Antriebsstrang. Sollten die Schaltgetriebe im Leerlauf leise rauschen, ist dies auf Ölmangel zurückzuführen, unter dem das hoch liegende Eingangslager leidet. Doch Biewen beruhigt: „Wer fortan auf den Ölpegel achtet, kann damit noch hunderttausende Kilometer fahren.“ Bei den Automatikgetrieben wird eine Überholung (1.700 Euro) üblicherweise erst bei Laufleistungen deutlich jenseits der 200.000 Kilometer fällig. Kardanwellen und Hinterachsdifferentiale geben nach Biewens Erfahrung so gut wie nie Anlass zu Klagen.

Ebenfalls ohne echte Schwachpunkte sind die Bremsen, die lange Standzeiten mit Undichtigkeiten quittieren und allenfalls mitunter durch festgehende Bremssättel auffallen. Deren Überholung liegt mit rund 140 Euro pro Achse aber im durchaus sozialverträglichen Bereich.



Der Euro-V6 hat keine größeren Schwachstellen und ist sehr langlebig, gilt aber als recht durstiger Geselle

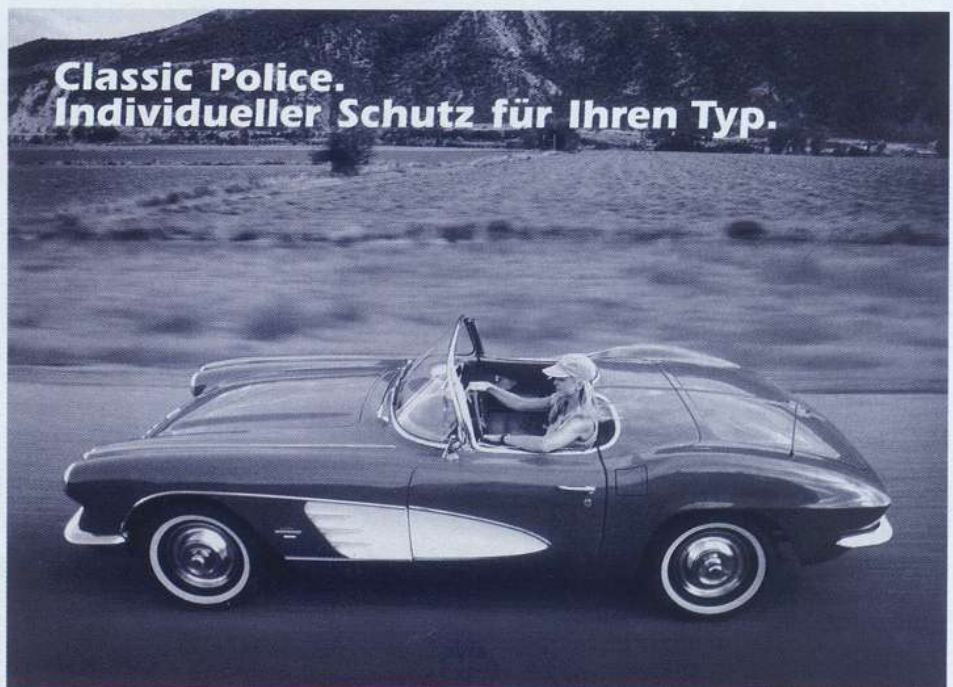
### Chrom/Interieur

Coupé- und cabriospezifische Teile wie Außenspiegel, Stoßstangen (sowohl die verchromten aus Metall als auch die späteren aus Kunststoff) und Embleme sind nur noch gebraucht zu bekommen, weswegen hier auf Vollständigkeit geachtet werden sollte.

Ein verwohntes Interieur ist ein Fall für den Sattler, Schalter und Instrumente entstammen der Großserie – Ersatz ist kein Problem.

So kann das 504-Fazit nur lauten: Das Auto mit dem besseren Blech ist immer der bessere Kauf – auch für wahre Blechkünstler, die mit zweitem Vornamen WIG heißen. Denn die Restaurierung eines echten Wracks kostet mehr Nerven als ein Nachmittag in der Löwengrube des Circus Maximus...

Text: Dirk Ramackers  
Fotos: Archiv/Ramackers



**Classic Police. Individueller Schutz für Ihren Typ.**

Ob Motorrad, Auto oder ganze Sammlung: Die AXA Classic Police bietet maßgeschneiderte Sicherheit und kompletten Service. Zu einem günstigen Preis.

Wir begleiten Sie. Wir sichern Sie. Ein Leben lang. Reden Sie mit uns: 0 180 3 - 55 66 22 oder [www.AXA.de](http://www.AXA.de)



*The Future. Together. Now.*