

9/2009 Deutschland

Mercedes-Benz 450 SLC 5.0,
Porsche 928 S und BMW 635 CSi

Könige der Autobahn

SPEZIAL:
REISEN MIT DEN
OLDTIMERN



REPORTAGE
SCHLOSS D...

CLASSIC
TRIPS MEMORIAL • SCHL...

- Impression** Der letzte Horch
- Sport** AvD-Oldtimer-Grand-Prix
- Restaurierung** Jensen-Healey MK II
- Rallye** Boxberg Klassik



Service-Station Peugeot 504



Fahrbericht Jaguar 420 G



Fahrbericht Chevrolet Impala SS

Löwen-Dompteure

Nur wenige Werkstätten sind mit den Peugeot 504 CC vertraut. Wer sich einen 504 zulegt, kann bei der Wartung vom Rat dieser Exeperten profitieren.



DIE ALTEN MEISTER sind ihr Geld wert. Das ist nicht nur in der Kunst so, sondern auch im KFZ-Gewerbe. In diesem Metier gelten alte Meister als Synonym für Erfahrung, die unerlässlich ist, wenn es um die Pflege und Reparatur eines klassischen Autos geht – wie etwa der vor 40 Jahren präsentierten Peugeot 504 Coupés und Cabriolets, kurz 504 CC. Diese Modelle kamen zunächst mit einem Vierzylindermotor auf den Markt. 1974 folgte eine Version mit Sechszylinder-Maschine, dem so genannten Europamotor.

Wie ein Blick auf die Service-Tabelle auf der folgenden Seite zeigt, liegen die Wartungskosten für die V6-Modelle bei einigen Positionen etwas höher als für die Vierzylinder-Versionen. Das hat seine Ursache im zusätzlichen Material- und/oder Zeitaufwand. So etwa bei der Einstellung des Ventilspiels, „wo beim V6 der Bremskraftverstärker die Demontage des linken Ventildeckels behindert“, nennt der langjährige 504-Spezialist Ludwig Biewen das Hauptproblem.

Die 504 CC mit Vierzylinder-Motor besaßen von Anfang an eine Kugelfischer-Einspritzanlage und sind, bis auf die um sieben Zentimeter verkürzte Kardanwelle mit Schubrohr, technisch mit der 504-Einspritzer-Limousine identisch. „Die Kugel-

fischer-Anlage muss man kennen, sonst sollte man die Finger in der Tasche lassen“, warnt der im Raum Köln ansässige und sich seit 40 Jahren mit Peugeot-Autos beschäftigende Hobby-Schrauber Bernhard Amsbeck.

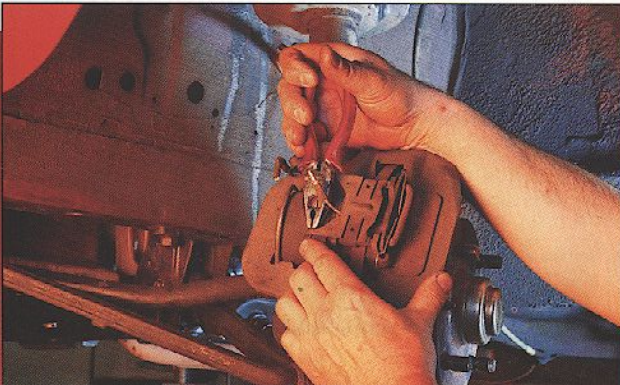
„Schwarzer Rauch, der plötzlich aus dem Auspuff tritt, ein Motor, der im Leerlauf ausgeht und stark erhöhter Benzinverbrauch weisen auf eine defekte Membrane hin“, zählt Kenner Biewen einen der möglichen Defekte auf. Muss nur die Membrane gewechselt werden (und das durch Benzin verdünnte Motoröl), kommt man vielleicht mit nur 700 Euro davon. Sind weitere Arbeiten an der Pumpe nötig, stehen im Nu 1500 Euro auf der Rechnung.

Um solchen Schäden vorzubeugen empfiehlt Richi Berchtold, den Motor auch im Winter mindestens einmal im Monat laufen zu lassen beziehungsweise wenn möglich mit dem Auto ein Stück zu fahren. „Dadurch vermeidet man, dass die Stößelstangen im Hydraulikkopf der Pumpe hängenbleiben und/oder bei den pneumatisch gesteuerten Pumpen die Membrane reißt, weil sie bei stillstehendem Motor immer gleich gefaltet bleibt“, sagt der Schweizer Mechaniker-Meister, der seit 1956 der Marke Peugeot die Treue hält.

Und noch einen weiteren Tipp hat er parat: Über das Startventil der Einspritzmotoren wird bei jeder Anlasserbetätigung Kraftstoff in das Ansaugrohr gespritzt, was leider nicht temperaturabhängig geschieht. „Bei warmem Wetter kann man deshalb den Stecker am Zerstäuber entfernen“, findet er.

Die Gemischaufbereitung beim V6 erfolgt durch Vergaser, lediglich das V6 Coupé kam 1977 in den Genuss einer Bosch K-Jetronic. Sollte ein Vergaser-Modell schlecht anspringen oder keinen stabilen Leerlauf haben, „ist meist das Dehnstoffelement der Kaltstarteinrichtung kaputt“, sagt Biewen.

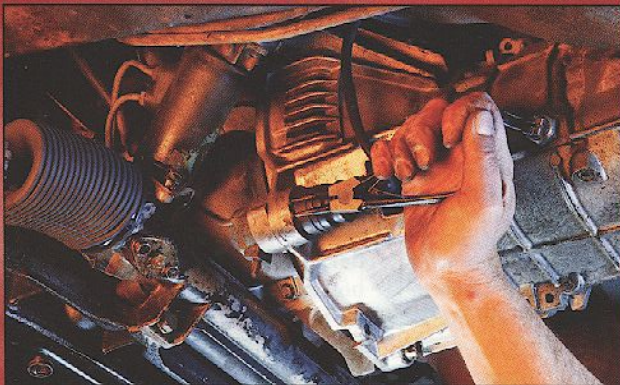
Stets im Auge zu behalten ist die Kühlwassertemperatur. Wird das Wasser zu heiß, könnte der Thermoschalter oder beim Vierzylindermotor die Magnetkupplung für den Lüfter defekt sein. Schnell stellt sich bei überhöhten Temperaturen eine durchgebrannte Zylinderkopfdichtung ein, was eine Menge Arbeit nach sich zieht. Beim Wechsel der Dichtung wie auch bei einer Motorüberholung gilt es, die Überstände der Zylinderlaufbuchsen exakt nach Werksvorschrift einzuhalten. „Dazu werden ein entsprechendes Messwerkzeug und verschieden starke Laufbuchsendichtungen benötigt“, erläutert



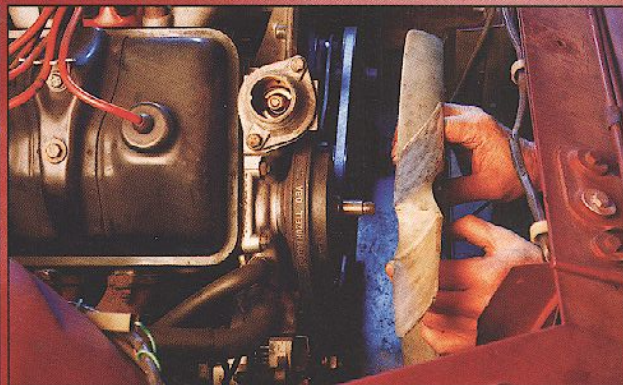
Ein Wechsel der vorderen **Scheibenbremsbeläge** ist Routinearbeit. Problematisch ist derzeit die Beschaffung von neuen Bremssätteln



Verschleiß an den **Spurstangen**. Oft sind nur die äußeren Spurstangenköpfe ausgeschlagen, andernfalls greift man zu einem Reparatursatz



Manchmal wird der **Kupplungsnehmerzylinder** undicht. Wenn der Wagen auf der Hebebühne steht, ist er von unten her leicht erreichbar



Wenn der Vierzylindermotor zu heiß wird, ist möglicherweise die **Magnetkupplung** des Kühlventilators zu wechseln

SERVICE UND KOSTEN

Arbeiten am Motor	Zirka-Preise**
Keilriemenwechsel (2 Stück)	um 90 Euro
Motorölwechsel mit Filter (je nach Ölsorte)	um 80/90* Euro
Zündkerzenwechsel	um 40/70* Euro
Neuer Unterbrecherkontakt plus Einstellung der Zündung und Verteilerprüfung (nur Vierzylinder)	ab 80 Euro
Ventilspiel prüfen und einstellen	ab 40/150* Euro
Vergaser einstellen sowie Dehnstoff-Element Kaltstart-einrichtung erneuern (V6)	ab 150 Euro*
Membrane Einspritzanlage erneuern, Anlage einstellen	ab 700 Euro
Zahnriemenwechsel Einspritzpumpe	um 300 Euro
Kraftstofffilter austauschen (mit Vorfilter)	ca. 25 Euro
Kühlmittelthermostat erneuern (inkl. Frostschutz)	um 40 Euro
Wasserpumpe erneuern	um 200/400* Euro
Neuen Wasserkühler einbauen	ab 250/500* Euro
Neuer Auspuff ab Krümmer (je nach Anlage)	400/1500* Euro
Kupplungsgeber- und Kupplungsnehmerzylinder neu	um 400 Euro
Kupplungswechsel mit Ausrücklager und -gabel	um 700/1000* Euro
Motorrevision, je nach Aufwand ab	2800/3500* Euro
Arbeiten am Fahrwerk, den Bremsen etc.	
Prüfen und Einstellen der Achsgeometrie	etwa 100 Euro
Abschmierdienst	etwa 25 Euro
Lenkung ausbauen und mit Reparatursatz überholen	ab 800 Euro
Äußere Spurstangenköpfe neu inkl. Vermessen	um 180 Euro
Neue Achs- bzw. Stabi-Gummis und Buchsen vorn	um 150 Euro
Neue Achs- bzw. Stabi-Gummis und Buchsen hinten	um 80 Euro
Einbau neuer Stoßdämpfer vorn/hinten	ab 1000/ab 300 Euro
Austausch eines Radlagers vorn	um 150 Euro
Austausch eines Radlagers hinten	um 220 Euro
Wechsel der Bremsbeläge vorn/hinten	150/130 Euro
Wechsel der Bremsflüssigkeit und Behälter reinigen	etwa 80 Euro
Neue Bremsbeläge vorn plus neue Bremsscheiben, Bremssättel (AT), sofern Bremssättel wieder verfügbar	ab 1100 Euro
Sonstige Arbeiten	
Simmerring Antriebswelle erneuern, pro Seite	etwa 180 Euro
Wechsel des Getriebesynchronrings 2. Gang	um 1500 Euro
Mittellager der Kardanwelle neu	um 500 Euro
Magnetkupplung Kühlventilator erneuern	um 300 Euro

*Sechszylindermodell, **Preise sind Richtwerte, die je nach Ersatzteilkosten und nötigen Zusatzarbeiten sowie den Stundensätzen der Werkstatt deutlich variieren. Die Tabellen erheben keinen Anspruch auf Vollständigkeit, die Auswahl der alphabetisch gelisteten Werkstätten ist zufällig

ADRESSEN

Aéro-Garage SARL F 94310 Orly, Tel. 00 33/6/14 90 02 91 http://aerogarage.free.fr	Französische Peugeot-Werkstatt, die sich um die Erhaltung der 504-Modelle bemüht
Automobile Française 12439 Berlin-Treptow Tel. 0 30/67 19 89 10 www.amf.go1a.de	Freie Werkstatt, die sich auch mit Oldies befasst, der Schwerpunkt liegt auf französischen Autos
Auto Jukt 24340 Eckernförde, Tel. 0 43 51/4 10 33 Fax 0 43 51/4 57 56 www.auto-jukt.de	Peugeot-Partner-Betrieb, der Chef besitzt selbst ein 504 Cabrio und ein Coupé
Biewen Automobile 54439 Saarburg, Tel. 0 65 81/99 55 48 Fax 0 65 81/99 55 53 www.biewen-automobile.de	Auf 504 spezialisierte Werkstatt mit langjähriger Erfahrung, Teile- und Fahrzeughandel
Bounases GmbH Bernhard Amsbeck 53842 Troisdorf Tel. 0 22 41/40 23 20	Freie Werkstatt, Kontaktperson ist der seit 1968 an Peugeot schraubende Bernhard Amsbeck
Florian GmbH A 8291 Burgau Tel. 00 43/33 83/22 23 www.peugeot-florian.at	Offizielle Peugeot-Vertretung seit 1967, Familienbetrieb mit viel Erfahrung
Ko de Fouw NL 4541GJ Sluiskil Tel. 00 31/1 15/47 27 63 www.kodefouw.com	Holländischer Peugeot-Spezialist, Werkstatt, Fahrzeug- und Teilehandel, über 20 Jahre aktiv
Koller & Schwemmer GmbH + Co. KG 90408 Nürnberg, Tel. 09 11/36 10 30 Fax 09 11/3 61 03 69 www.koller.de	Service-Adresse für die Überholung und Reparatur der Kugelfischer-Einspritzpumpe
National Garage Michael Fritsche CH-9320 Flawil Tel. 00 41/71/3 93 47 77	Peugeot-Partnerbetrieb in der Ostschweiz, Michael Fritsche fährt selbst Peugeot 504
Past & Bernhard A-1150 Wien Tel. 00 43/1/8 93 24 83 www.pastbernhard.at	Offizieller Peugeot-Händler, verbunden mit der Peugeot Amicale Autriche
Peugeot Veteranen Werkstatt Richi Berchtold CH-8064 Zürich, ab Oktober CH-8104 Weiningen Tel. 00 41/44/4 31 69 61	Werkstatt von Richi Berchtold, der seit 1956 Peugeot repariert, einzigartige Erfahrung
Verhoeven, Karel NL-5296 Haaren (NB) Tel. 00 31/4 11/62 25 88 www.karelverhoevenpeugeot.nl	Peugeot-Spezialist seit 30 Jahren, Verkauf von Fahrzeugen, Teilen, Werkstattbetrieb

Schrauber Amsbeck und bedauert, dass sich viele diese Mühe nicht machen beziehungsweise nichts davon wissen.

Wissen sollte man auch, dass beim Wechsel einer verschlissenen Kupplung oft zusätzlich eine neue Ausrückgabel fällig ist, „denn die zeigt oft Haarrisse und kann deshalb brechen“, lautet Biewens Erfahrung.

Doch nun zum Fahrwerk, an dem es je nach Modell etliche Schmiernippel zu bedienen gilt. Wer es vergisst, muss frühzeitig verschlissene Teile erneuern wie etwa die Traggelenke. Relativ häufig verschlissen sind die äußeren Spurstangenköpfe. Sind auch die inneren Köpfe



SERVICE-TIPP

Peugeot 504 CC

Dem Einspritzmotor tun allzu lange Standzeiten nicht gut. Ab und zu den Benzinhauptfilter beim Vierzylinder-Motor entwässern. Regelmäßigen Schmierdienst (Vorderachse, Kardanwellenmittellager) nicht vergessen. Gelegentlich prüfen, ob der Bremskraftregler über der Hinterachse dicht ist. Stets den Wasserabfluss in den unteren Federrellern der vorderen Federbeine freihalten.

Hilfreiche Clubadressen im Internet:

www.peugeot504ccc.de

www.pereci.de

www.amicale-peugeot.ch

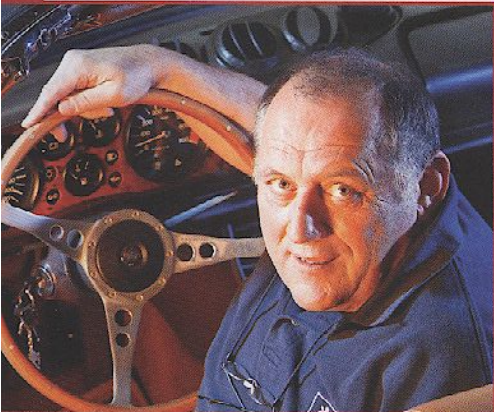
www.amicale-peugeot.at

ausgeschlagen, muss man zu einem Spurstangen-Reparatursatz greifen. Die Montage für beide Seiten schlägt einschließlich Achsvermessung mit guten 500 Euro zu Buche.

Locker doppelt so teuer kann ein Erneuern der vorderen Stoßdämpfer werden, denn dazu sind die beiden Federbeine auszubauen. In der oberen Auflageschale der Feder sitzt ein Nadellager, „das sauber laufen muss, sonst knackt es später beim Lenken, weil die Feder springt“, erklärt Biewen. Er empfiehlt daher, beim Dämpferwechsel sicherheitshalber auch gleich die Nadellager sowie die Anschlaggummis zu tauschen. Die hinteren Stoß-

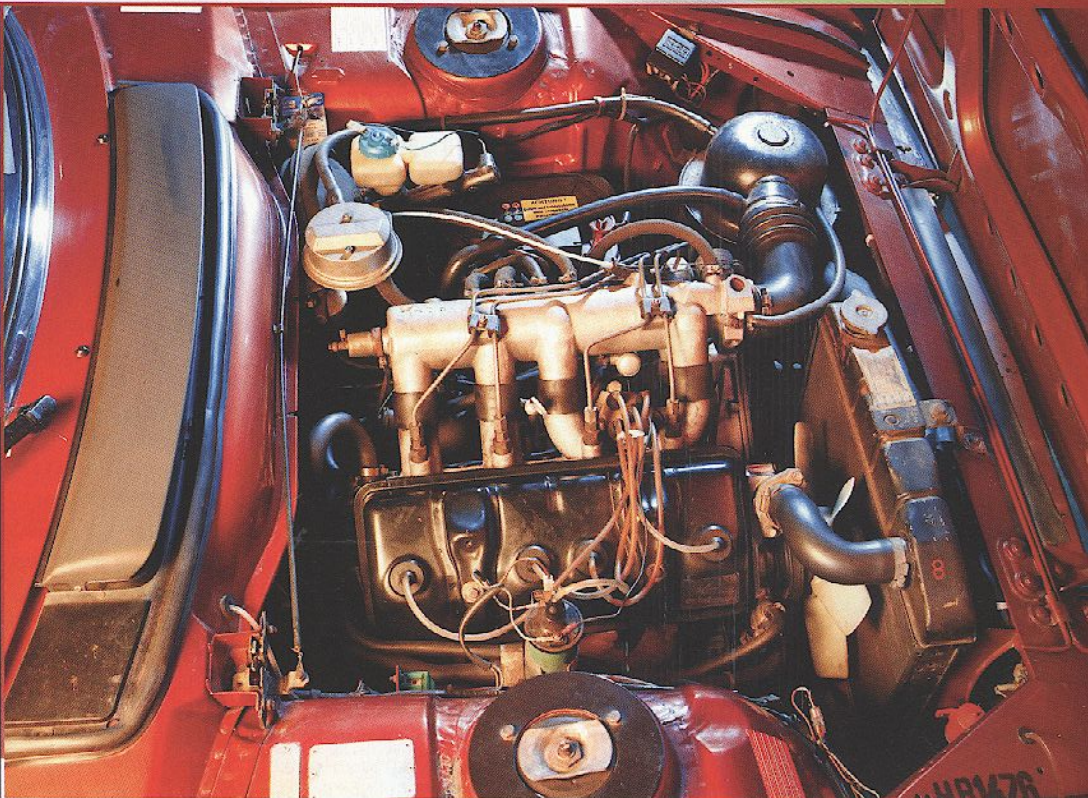


Die Vierzylinder-Versionen des 504 Coupés/Cabriolets waren von Anfang an mit einer Kugelfischer-Einspritzanlage ausgerüstet



„Ordentlich gewartet sind die 504 problemlos, allerdings ist die Wartung des V6 etwas aufwendiger“

Ludwig Biewen



dämpfer sind übrigens etwas einfacher zu wechseln, aber dennoch muss man mit gut 300 Euro rechnen.

Ein hoher finanzieller Einsatz wird ebenfalls erforderlich, wenn die hinteren Achsschwinge deutlich Korrosionsspuren zeigen und die Gefahr besteht, dass sie brechen. Für einen Austausch der Schwinge berechnet eine Fachwerkstatt pro Seite etwa 1300 Euro.

Wer neue vordere Bremscheiben benötigt, kommt auch nicht gerade günstig davon. Denn beim Coupé und beim Cabrio sind die Scheiben an der Innenseite der Radnabe befestigt, die Nabe muss also demontiert werden. Je nach Modell und

den benötigten Teilen kommt eine stattliche Summe zusammen, die sich auf weit über 1000 Euro beläuft, wenn noch neue Beläge und Bremsättel dazukommen. Gegenwärtig sind die Bremsättel allerdings gar nicht oder nur sehr schwer zu beschaffen.

Dass bei älteren Fahrzeugen oft der Wassergehalt der Bremsflüssigkeit gefährlich hoch ist, weil sie nie gewechselt wurde, kann nicht oft genug betont werden. Bei einem Wechsel sollte man dann aber daran denken, „die aus dem gleichen Behälter stammende Flüssigkeit im hydraulischen Kupplungssystem ebenfalls zu erneuern“, warnt Berchtold. Sonst korrodiert es im

Kupplungssystem munter weiter. Oder das Kupplungspedal lässt sich plötzlich ohne Widerstand bis zum Bodenblech drücken, ohne dass die Kupplung trennt.

Die Ersatzteilversorgung für die 504 CC gestaltet sich schwierig, zumindest was die Karosserie betrifft. Bis auf wenige Ausnahmen abgesehen sind Technikteile alle beschaffbar. „Wenn man weiß, wo“, sagt Biewen. Nicht von ungefähr zählt er zur Gruppe der Alten Meister.

TEXT: Bernd Woytal
FOTOS: Fact

Nächste Folge: MG A