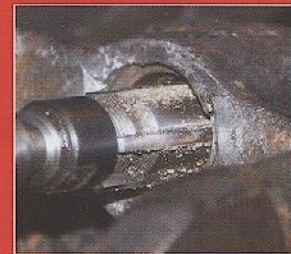


OLDTIMER PRAXIS

Technik • Tipps • Termine



WERKZEUG-GRUNDKURS

Richtig mit der Reibahle arbeiten – ein Profi verrät, worauf es dabei ankommt



DIE BALANZ VON 21 JAHREN



Wie sich's mit Alfas schöner Giulia lebt

EINER DER BESTEN!



Perfekt restauriert: Kadett A Caravan

SCHWEDEN IM SOMMER



Saab 900 Cabriolet – wie gut ist der Oben-ohne-Youngster?



Peugeots großer, kultivierter Gleiter

504 CABRIO

Perfekte Kosmetik: Kunststoffteile aufbereiten • Halbzeit: VW Typ 4



Ganz schön gelb: Zu Besuch bei einem Post-Moped-Sammler



Unter der Lupe: NSU 1,25 PS



Bildschön, sauschnell: Guzzi Le Mans

Okay, der Alfasud vielleicht. Und die allerersten Audi 50 eventuell auch. Aber ansonsten „erfreuen“ sich nicht allzu viele Autos eines ähnlich schlechten Rufs in Sachen Korrosionsbeständigkeit wie die bei Pininfarina gebauten Peugeot 504 Cabriolets. Wir fanden dennoch ein Exemplar, dessen Karosserie kaum Ärger machte, und laden ein zu einer Probefahrt in einem echten Genuss-Automobil.

Bestens beleumundete, solide Großserientechnik trifft auf eine wunderbar gezeichnete offene Pininfarina-Karosserie – das liest sich gut. Wer dann in Peugeots 504 Cabrio steigt, freut sich über ansprechenden Komfort, viel Platz, ordentliche Fahreigenschaften und ausreichend Leistung. Ehrlich, wer Cabrios mag, ist schon nach ein paar Kilometern drauf und dran, sich in den Franzosen zu verlieben und rekapituliert erstaunt, was die Marktwerttabellen über den schönen 2+2-Sitzer sagen: Schon unter 10.000 Euro gibt es demnach Exemplare im Dreier-Zustand. Aber gab's da anno 2002 nicht auch mal 'ne OLDTIMER-MARKT-Kaufberatung, deren Karosserie-Kapitel bei aller Liebe mit *Bloß-die-Finger-weg-von-dem-Rekord-Roster* zusammen zu fassen ist?

Wir sitzen im weißen 1971er Cabriolet von Christian Hölper und rollen entspannt aber nicht langsam um den Halterner Stausee, genießen die wunderbare Landschaft, den warmen Sommertag und unser offenes Auto. „Eigentlich war dieser Wagen überraschend gut“, erzählt der 46-jährige Westfale unterwegs. „Ein bisschen Rost am Scheibenrahmen gab's, ein paar kleinere Durchrostungen, unter anderem unten links am Seitenteil. Außerdem war an der rechten Tür die vordere senkrechte Wand des Türkastens völlig morsch. Ein Schaden, den ich noch bei keinem anderen Exemplar in dieser Form gesehen habe. Es ist einfach so: Was das Blech angeht, muss man überall mit

allem rechnen. Da gibt's 'nix zu beschönigen“, sagt der Organisator des 504-Cabrio- und-Coupé-Clubs kopfschüttelnd.

Das weiße Cabrio lief dem selbstständigen Kfz-Sachverständigen per Zufall anno 2001 über den Weg. Es war während einer Überführungsfahrt von Berlin mehrfach mit leerer Batterie gestrandet und am Ende in der Nachbarschaft Hölpers stehen geblieben. Unser Peugeot-Mann hatte zu diesem Zeitpunkt zwar schon seit Jahren ein rotes Cabriolet der zweiten Serie, drehte aber dennoch seine Runden um das scheinbar arg vernachlässigte Auto. „Dass die Substanz passabel war, glaubte ich er-

Komfortabel, kultiviert und keinesfalls lahm: Rund 180 km/h schnell ist das weiße Cabrio, das mehr zum Reisen als zum Rasen einlädt



Rostlos glücklich

Peugeot 504 Cabriolet:
Zwischen Blech-Blues und Landstraßen-Glück
– ein Restaurierer und seine Erfahrungen



kennen zu können“, erinnert er sich. „Und als ich dann tatsächlich durch Zufall den Besitzer herausgefunden hatte und der etwas von ‚für Zweieinhalb kannst du ihn mitnehmen‘ murmelte, hatte ich ein Auto mehr.“

Ein Auto mehr, das der Halterner umgehend komplett zerlegte, obwohl schon nach ein paar Stunden klar wurde, wie gut die Karosserie wirklich war. „Wer bei diesen Autos auf Dauer Ruhe haben will muss sauber arbeiten, in jede Ecke gucken und jeden Falz und Hohlraum gründlich konservieren. Was viele nicht wissen: Wenn man den Hinterachsrahmen und den vorderen Fahrschemel losgeschraubt sowie

**Der Eindruck trägt:
Selbst Zwei-Meter-
Männer werden
hintern Volant des
offenen Franzosen
glücklich**

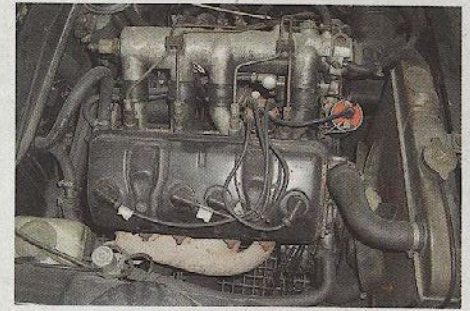




Liegen geblieben: Eine Elektrikpanne hatte das Auto in der Nachbarschaft des Restaurierers stranden lassen. Für 2500 Euro war es mehr...



...als preiswert, zumal eigentlich nur Lack und Interieur schlecht waren. Nach dem Einbau eines neuen Reglers und einer frischen Batterie...



...lief der Motor wieder wie am ersten Tag. Und je weiter Hölper das Auto zerlegte, desto besser präsentierte sich dessen Substanz

die McPherson-Federbeine gegeneinander abgestützt hat, kann man die leere Karosserie mit einer Hebebühne einfach anheben. Antrieb und Achsen bleiben drunter stehen, verbunden durch das massive Kardanwellenrohr. So lässt sich's gründlich arbeiten."

Worin der gute Zustand der Cabrio-Karosserie begründet lag? Christian Hölper vermag es nicht mit Sicherheit zu sagen. Die Südfrankreich-Vergangenheit des Wagens könnte eine Rolle spielen, muss es aber nicht. „Ich habe schon Autos gesehen, die zeitlebens an der Côte d'Azur liefen und nicht mehr zu retten waren“, sagt der Peugeot-Aktivist, in dessen Auto ein Freund, der Karosserie-

baumeister ist, am Ende gerade mal fünf, sechs eher kleine Blechstücke cingeschweißt hatte, mehr nicht.

Um zu beweisen, dass er seine Lieblingsautos nicht nur durch die rosarote Brille betrachtet, öffnet Hölper zurück zu Hause



auf seinem Laptop einen Foto-Ordner mit Namen „504 Restaurierung“. Gleich das erste Bild das auf dem Bildschirm erscheint, ist ziemlich eindeutig: Es zeigt völlig vom Rost zerfressene Blechfragmente, die einst einen Karosserie-Hohlraum gebil-

det haben müssen. Welchen? Nicht mehr zu erkennen. Und überhaupt: Ist das Bild ein Hoch- oder Querformat? „Das war einmal eine A-Säule“ erklärt Hölper, und ergänzt dass man oft schon spürt, dass die Säulen faul und weich sind, wenn man die geöffneten Türen anzuheben versucht. Beim zweiten Bild, das der Westfale anklickt, ist zumindest zu erahnen, dass es den unteren Teil des Windschutzscheibenrahmens zeigt – „der Rost-Klassiker“, weiß der Insider. Fotos von Radläufen, Längs- und Querträgern folgen und lassen am Ende beim Betrachter keine Frage mehr offen: ausschlachten, verschrotten – fertig. Hölper sieht die Sachlage freilich etwas anders: „Ausschlachten? Eher nicht.



„Ich bevorzuge den Vierzylinder“, sagt Hölper. „Der läuft zwar nicht ganz so samtig, ist bei vergleichbaren Fahrleistungen aber viel preiswerter im Unterhalt“



Die Ersatzteilfrage: In Sachen Mechanik gibt es kaum Probleme, in Sachen Blech keinen Nachschub. Schlachtautos wie das rote Unfall-Cabrio im Vordergrund sind deshalb oft nur bedingt hilfreich, aber angesichts eines Preises von nur 500 Euro kam unser Restaurierer nicht am Kauf vorbei

Das ist das Coupé, dass ich im Moment gerade neu aufbaue..."

Es steht dabei zu vermuten, dass die Mechanik des Coupés ebenso wenig Ärger machen wird wie die des weißen Cabriolets. Die blieb nämlich faktisch unberührt, abgesehen vom Austausch der Verschleißteile von Radaufhängungen, Vier-Scheiben-Bremsanlage und Antrieb. Ein Punkt der unbedingt zu erwähnen ist: die Schwingen der unabhängigen Hinterradaufhängung. Sie rosten unsichtbar von innen, da Feuchtigkeit ein- aber oft nicht wieder austreten kann, weil die Entwässerungsbohrungen verschlossen oder fehlerhaft gebohrt sind. Im Fall des weißen Exemplars waren die aus zwei miteinander verschweißten Blechschalen bestehenden Schwingen völlig intakt. Sie bekamen vergrößerte Entwässerungsöffnungen, wurden komplett mit Hohlraumkonservierung geflutet und sollten künftig nie mehr zum Thema werden.

Den fünffach gelagerten, kurzhubigen Zweilitermotor (B x H: 88 x 81 mm/1971 ccm), das Vierganggetriebe, das Differential, die Achsen – all das arbeitete der Kfz-Sachverständige nur optisch auf, obwohl nicht sicher überliefert war, ob der Kilometerzähler erstmals bei 91.248 stand oder schon die zweite oder dritte Runde gedreht hatte. Für die zweite oder dritte Variante spricht, dass, 2011, sieben Jahre nach Abschluss der Restaurierung, auf dem Rückweg aus einem Alpenurlaub ein Kolbenring brach. Hölper: „Normalerweise halten die Motoren locker 250.000 oder 300.000



Ganz erstaunlich: Bodenbleche und Schweller waren kerngesund erhalten



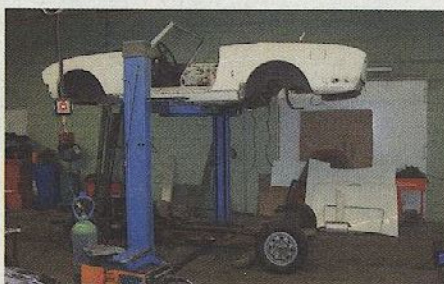
Noch nie gesehen: Die senkrechte vordere Wand des Türkastens war völlig morsch



Da gammeln sie doch alle: Am unteren Teil des Scheibenrahmens herrschte Handlungsbedarf



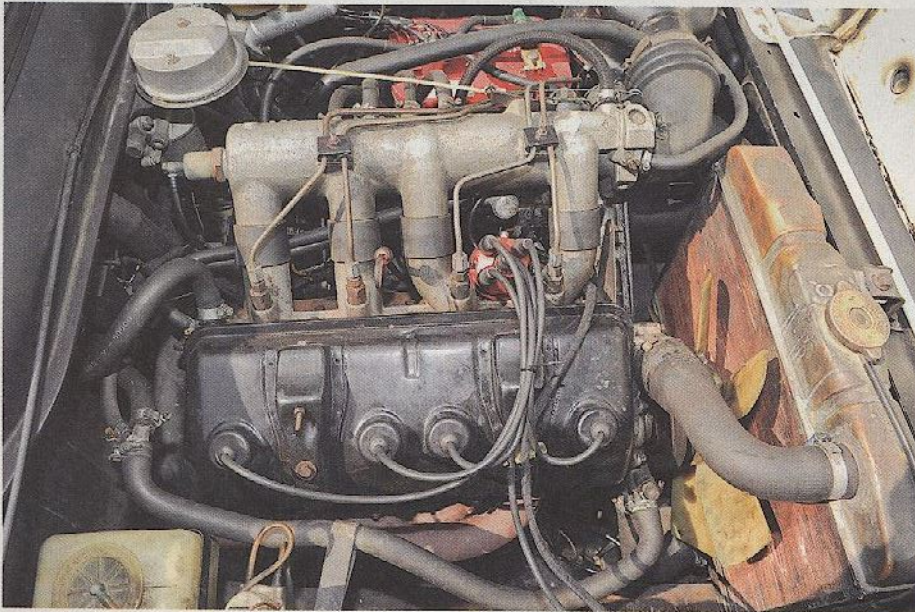
Das war tatsächlich schon alles: Weit unten am linken Seitenteil gab's doch noch etwas Rost



Hätten Sie's gewusst? Die komplette 504-Cabrio-Karosserie lässt sich nach dem Lösen...



...der Fahrschemel nach oben abheben. Antrieb und Achsen bleiben auf dem Boden der Tatsachen

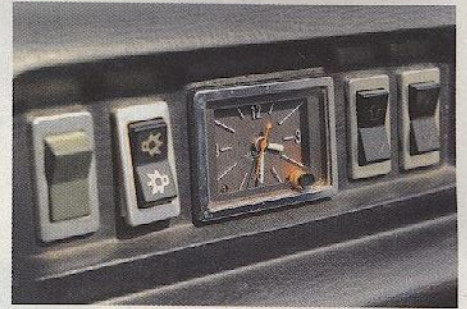


Motor Nummer zwei: Der kurzhubige, fünffach gelagerte Vierzylinder gilt als 300.000-Kilometer-Kandidat. Das ursprüngliche Aggregat flog freilich wegen eines Kolbenringschadens raus

Kilometer. Ein häufiger Grund für einen Kolbenringbruch ist vergrößertes Höhen-spiel des Rings in seiner Nut im Kolben. Und das ist üblicherweise erst bei hohen Laufleistungen wahrscheinlich.“

Ein großes Problem war die Sache indes nicht: Auch mit angeschlagenem Motor

brachte der offene Franzose die drei Hölpers (das 504 Cabrio ist ein echter 2+2-Sitzer) noch nach Hause. Dort wartete ein guter, ebenfalls bis heute ungeöffneter Gebrauchtmotor aus einem Schlachtfahrzeug, der noch immer wacker Dienst tut, kaum Öl verbraucht und sich bis heute mit rund

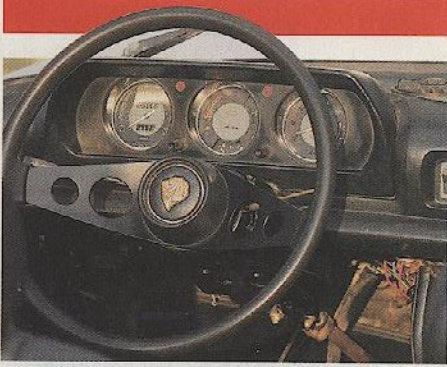


Den Limousinen entnommen: die meisten Schalter und Instrumente. Defekte oder fehlende Teile sind kein Beinbruch

zehn Litern Sprit pro 100 Kilometer zufrieden gibt. „Irgendwann werde ich das Triebwerk mit dem Kolbenringschaden neu aufbauen, schon aus Neugierde. Ich rechne mit überschaubaren Investitionen, weil die Motorenteile noch immer preiswert sind, und auch weil der Vierzylinder nasse Laufbuchsen hat. Selbst wenn wirklich alles verschlissen ist, ist man üblicherweise mit weniger als 2000 Euro wieder im Rennen“, erklärt unser Peugeot-Mann.

Eine vollmechanische Kugelfischer-Einspritzanlage bereitet das Gemisch für den Vierzylinder auf. Wer angesichts dieser Nachricht skeptisch guckt, tut dies zu Unrecht und denkt wahrscheinlich an die Ein-





Durchaus sportiv: Die drei nett gezeichneten Jaeger-Rundinstrumente des Genusscabrios informieren umfassend

zeldrosselanlagen aus Ford Capri, BMW tii und dem Rennsport, die sich im Umgang tatsächlich kapriziös geben und deren Einstellung ein Fall für echte Experten ist. Das System funktionierte, also ließ Hölper es in Ruhe. „Wenn der Ölstand in der Pumpe stimmt und sie richtig eingestellt ist, macht sie keinen Ärger. Das einzige, was an ihr mal kaputt geht ist eine Membrane, die es neu für 150 Euro gibt. Wenn der Motor von jetzt auf gleich viel zu fett läuft und zu saufen beginnt – normal ist der Vierzylinder mit zehn Litern auf Langstrecke zu bewegen – ist mit größter Sicherheit diese Membrane hinüber. Man sollte sie dann auch sofort tauschen, weil sonst Ölverdünung droht.“

Intakte Strukturen, intakte Mechanik, fast keine Fehlteile – trotz solch perfekter Rahmenbedingungen liefen am Ende noch ein paar größere Rechnungsbeträge auf. Der üppigste von ihnen: natürlich die Lackierung, obwohl der Profi, der sie übernahm eine komplett von Hand entlackte Karosserie auf den Hof gestellt bekam. Außerdem schlug das neue Verdeck ins Kontor, um das sich ein Sattler kümmerte, der



auch gleich die vorderen Sitze neu bezog (die hintere Notsitzbank war intakt). Einen neuen Teppich gab's, eine gute gebrauchte Kunststoff-Instrumentenabdeckung, der Rest des Interieurs verlangte nur nach einer gründlichen Reinigung. „Dinge wie die Türverkleidungen sind ab Werk eigentlich ziemlich robust ausgeführt“, weiß der 504-Kenner.

Exakt Buch geführt über seine Ausgaben hat Hölper nie. „Annähernd marktwertgerecht dürfte die Sache aber schon gewesen sein“, sagt er, was im Falle eines Zustand-Zwei-504-Cabrios mit Zweilitermotor gleichbedeutend mit Gesamtinvestitionen von rund 15.000 Euro wäre. Und was völlig außergewöhnlich ist. Hölper: „Man sollte sich da keiner falschen Hoffnung hingeben: Realistisch betrachtet



Geschmackvoll bis ins Detail: Nur eine gewisse Abneigung gegenüber Konservierungsmaßnahmen ist Pininfarina vorzuwerfen

ist die Vollrestaurierung eines durchschnittlich erhaltenen 504-Zweitürers für jeden Nicht-Blech-Künstler und Nicht-selbst-Lackierer wirtschaftlich kaum zu vertreten. Aber darum geht es ja in erster Linie auch gar nicht. Sonst hätte ich mir mein Coupé im Leben nicht angetan. Da deckt der Wert kaum die Lackierungskosten. Aber bildschön wird es sein, wenn es fertig ist. Und dass es nicht an jeder Ecke steht, ist natürlich auch ein Reiz.“

Seit 2004 ist unser weißer Hauptdarsteller zurück auf der Landstraße und bevorzugt unterwegs in den Urlaub und in lange Wochenenden – ein Genussauto eben. Ziemlich viele Ecken Deutschlands hat es inzwischen besucht, etliche Peugeot- und Franzosen-Treffen, aber natürlich auch Frankreich und die Alpen. Selbst in Tunesien kamen auf einer Tour anno 2011 fast 2500 Kilometer zusammen.

Einzige Störung bisher: der erwähnte Kolbenringbruch. Ein Ölwechsel pro Saison, dazu eine kleine Durchsicht pro Jahr, und gelegentlich ein paar neue (extrem preiswerte) Verschleißteile – „wenn der 504 einmal in der Reihe ist, sind Wartung und Unterhalt entspannter als bei manch neuem Fahrzeug“, bilanziert Kfz-Sachverständiger Hölper. „Nur bei der Einschätzung der Karosserie sollte man sich lieber nicht vertun...“

Text: Lars Rosenbrock / Fotos: Andreas Beyer

504-Fakten

Vier- oder Sechszylinder?

Von 1969 bis 1975 und 1977 bis 1983 (Modell TI) liefen die Zweitürer mit 97 bis 106 PS starken Vierzylindern vom Band, ab 1974 mit 136 bis 144 PS starkem V6. Letzterer ist das auch als Euro-V6 bekannte gewordene Aggregat, dem allgemein eine gewisse Trunksucht attestiert wird, gerade in Vergaser-Version (im 504 bis 1978). Für den Sechsender spricht die etwas souveränere Kraftentfaltung, zu spüren ist die Mehrleistung ansonsten nur bedingt. Dennoch ist das V6-Modell beliebter und rund zehn bis 15 Prozent teurer. Peugeot-Kenner Hölper bevorzugt allerdings nicht nur aus wirtschaftlichen Gründen die Vierzylinder.

Die Preisfrage

Autos im Zustand fünf gibt's laut Classic



Data ab 1700 Euro, Hölper hat allerdings kürzlich ein Auto mit Unfallschaden für 500 Euro an Land gezogen. Wer ein brauchbares Exemplar im Zustand drei sucht, ist ab gut 10.000 Euro im Rennen – und sollte auf Detailmängel pfeifen und das Auto mit dem besten Blech wählen.

Der beste Tipp von allen:

Beim ersten Verdacht auf Rost sofort zu Flex und Schleifscheibe greifen. Wer eine Reparatur vertagt – nach dem Motto so schlimm ist's ja noch nicht – erlebt in kurzer Zeit sein rostbraunes Wunder