

OLDTIMER MARKT

Europas größte Zeitschrift für klassische

Rockford oder Bandit?



Kaufberatung: Chevy Camaro und Pontiac Firebird der Siebziger



..VORSICHT, FÄLSCHUNG!

Das lukrative Geschäft mit getürkten Raritäten



Die Geheimnisse der Opel-Sammlung

Nachts im MUSEUM



CAMPING SKURRIL

Hotel mal anders: Übernachten in der Wohnwagen-Halle

OSI SCHÖN!

So schick kann Fiat 1100 sein!



Nordkap voraus!



Zwei Schwalben auf dem Weg ans Ende der Welt

Yamaha Letzte Rille

Flotter Dreier mit Kardan: Traum-Tourer XS 850

Mal selbst Rennen fahren? Wir zeigen, wo was geht

TIPPS & TECHNIK

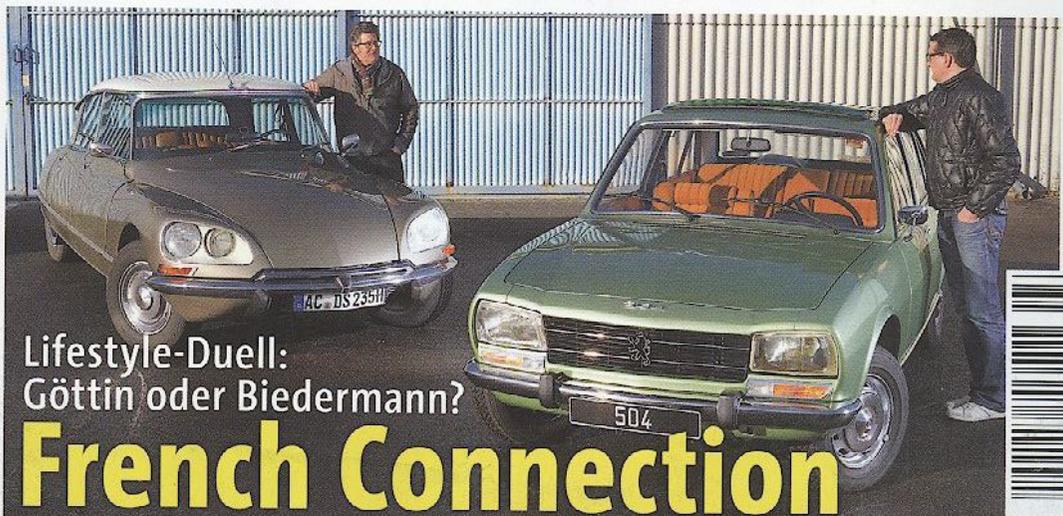


FIEBERMESSEN AM AUTO?

Die erstaunlichen Möglichkeiten der Fehlersuche per Thermometer

Glänzende Ergebnisse:

WIE SIE METALLTEILE AUF HOCHGLANZ POLIEREN



Lifestyle-Duell: Göttin oder Biedermann?

French Connection

A € 3,80 | CH sfr 6,50 | NL, B € 4,20 | I € 4,50 | GR € 5,- | P. SLO € 5,20
H IT 1,400 | E € 4,60 | FIN € 6,00 | DK krk 39,- | IN kr 63,- | S kr 63,- | CZ csk 175,-
4-199147-703601 03



LÖWE

gegen Göttin



Citroën DS gegen Peugeot 504? Heute, da die „Göttin“ als zeitlose Stilikone gilt, während der 504 eher zum Stolz afrikanischer Taxifahrer wurde, mag dies verwundern – vor 40 Jahren waren jedoch beide Autos harte Konkurrenten

Wer in den Siebzigern in der Schule Französisch pauken musste, erinnert sich vielleicht noch an Monsieur und Madame Leroc. Mit ihren beiden Kindern Monique und Daniel waren sie vor 40 Jahren das Sinnbild einer Pariser Mittelsstandsfamilie. Stellen wir uns deshalb einfach mal vor, dass die Lerocs 1972 oder 1973 über den Erwerb eines neuen Autos nachdachten. Es sollte nicht nur Vater Leroc täglich sicher ins Büro bringen, sondern der Familie im Sommer auch komfortable Urlaubsreisen auf der „autoroute du soleil“ gen Süden garantieren. In Deutschland hätten die Lerocs einen Mercedes 200/220, Audi

100 oder vielleicht auch einen NSU Ro 80 gewählt – in Frankreich stellten dagegen ein Peugeot 504 oder ein Citroën D-Modell die landestypische Alternative.

Der 1955 präsentierte Citroën-Klassiker gehörte auch noch Anfang der Siebziger in puncto Fahrkomfort und Sicherheit zur automobilen „Crème de la Crème“, wobei die aktuelle Modellpalette vom D-Spécial mit 90 PS bis hin zur DS 231e mit 126 PS reichte. Für ihr Alter recht frisch wirkte damals auch die nach wie vor elegante Erscheinung der „Göttin“. Obwohl ihr Nachfolger CX bereits in den Startlöchern stand. Anders als in ihrem Mutterland, wo die DS als durchaus bourgeois

Auto galt, blieb sie in Deutschland jedoch stets ein Gefährt gutverdienender Individualisten. Ihre Bewunderer sahen in ihr das Musterbeispiel für technische und stilistische Avantgarde – an deutschen Stammtischen war der „Zitrön“ damals jedoch ähnlich beliebt wie Froschschenkel in Weißweinsauce.

Wenn überhaupt ein französisches Auto, dann griffen deutsche Käufer zu Peugeot. Galt doch die Marke hierzulande quasi als der „französische Mercedes“. Zu diesem Ruf trug auch der 504 bei, der im Herbst 1968 debütierte und dessen gemeinsam mit Pin-



infrarina gestylte Karosserie durchaus den Geschmack der Zeit traf. Ein üppiges Raumangebot, aber auch fortschrittliche technische Lösungen wie Einzelradaufhängung, Schräglenkerhinterachse und Scheibenbremsen an allen Rädern, sorgten – ungeachtet des eher konservativen Heckantriebs – in der deutschen Presse für Bestnoten. Und sogar für die Auszeichnung „Auto des Jahres“. Die Tester von *auto*, *motor* und *sport* fühlen sich im 504 damals „so wohlaufgehoben wie in einer Sänfte“. Während sich die frühen 504 noch mit dem 1,8 Liter-Motor des 404 zufrieden geben mussten, kam im Herbst 1970 ein neues Zweiliter-Triebwerk. Mit Vergaser 93 PS stark und mit mechanischer Kugelfischer-Einspritzung 104 PS.

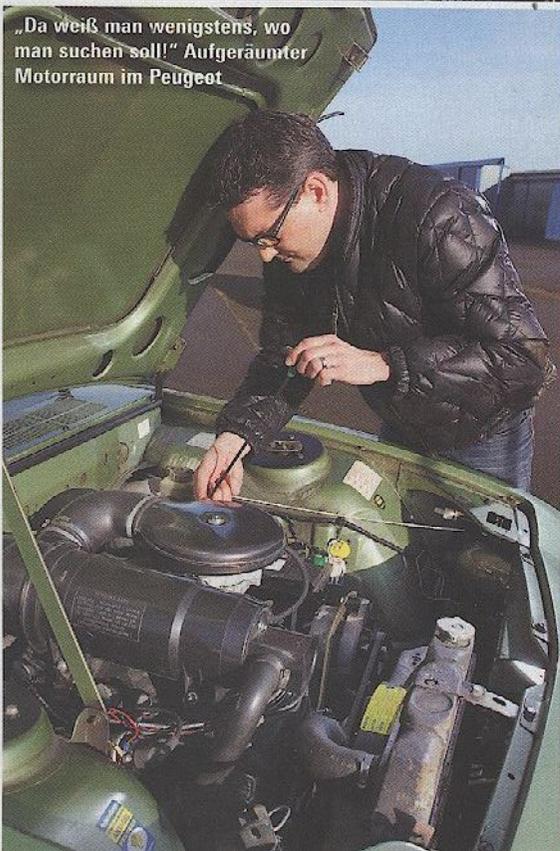
Doch wie verhalten sich Löwe und Göttin vis à vis? Auf einem Sportflugplatz wagen wir den Praxistest. Bevor es losgeht, wischt Olaf Lindenau ein letztes Mal über den Metallic-Lack der „Göttin“. Seine DS 23ie namens „Catherine“ stammt von 1973, trägt



Kinder an die Macht: Beim Treffen von zwei ausgeprägten Familienlinousinen sind Ehepartner und Sprösslinge der Duellanten hochwillkommene Mitstreiter. Wer sitzt wo am komfortabelsten?



Ein Motorraum wie eine Schlangengrube! Das hätten damals die Citroën-Leute selbst gesagt. Der Duell-Kontrahent kennt alle Abgründe



„Da weiß man wenigstens, wo man suchen soll!“ Aufgeräumter Motorraum im Peugeot



Elegante Leuchtlösung: „Tütenlampe“ am Dach der „Göttin“





eine deutsche Erstzulassung im Brief und ist bis auf Lackierung und Sitze im Originalzustand. Für den Juristen, der sie 2009 aus Zweitbesitz erwarb, bedeutete der Kauf die Erfüllung eines langgehegten Traums, da er schon seit seiner Jugend – die sich häufig in Frankreich abspielte – von diesem Auto fasziniert war. „Sobald ich einsteige, ist es wieder Sommer 1975“.

Kindheitserinnerungen sorgten beim Duell-Partner Michael Semmler ebenfalls dafür, dass er vor zwölf Jahren beim Angebot eines metallic-grünen 504 GL von 1978 nicht widerstehen konnte: Sein Vater fuhr früher 504. Ebenfalls mit deutscher Erstzulassung war der Wagen beim Kauf in neuwertigem Originalzustand und hatte gerade mal 68.000 Kilometer auf dem Tacho.

Zunächst steht natürlich die Optik der beiden Limousinen zur Diskussion. Beide mitgereisten Ehefrauen – schließlich geht es um Familien-Limousinen und auch Madame Leroc hätte damals bei der Autowahl ein Wörtchen mitgeredet – bescheinigen der DS die größere Eleganz. Beim Design des 504 gehen ihre Meinungen allerdings auseinander. Peugeot-Miteigenerin Tanja Semmler-Hochwald hält den 504 „schön für einen Hingucker“, wobei sie im speziellen auch die „coole Farbe“ dieses Autos liebt, die doch so richtig „seventy“ sei. Pia Lindenau betrachtet den 504 eher kritisch. Richtig schön sei anders. Verhaltene Begeisterung entlocken ihr lediglich Farbe und die netten Aufkleber aus den Siebzigern.

Das funkelnde Grün gefällt zwar auch DS-Besitzer Lindenau, doch damit hat es sich dann. Der 504 komme „zu klobig daher“ und überhaupt mangle es ihm an Eleganz. Im Vergleich zur Göttin sei der 504 ja doch „eher spießig“ – ein Urteil, das bereits seit seiner Jugend feststeht: „Unser Nachbar hatte mal einen 504 und er war so langweilig wie die ganze Familie. Onkel Franz dagegen, ein Freak und völlig unkonventionell, fuhr DS.“

Michael Semmler, wie Lindenau studierter Jurist, lässt sich nicht von Schoten über langweilige Nachbarn provozieren. Immer-

hin habe Sergio Pininfarina die Frontansicht des 504 mit den Augen von Sophia Loren verglichen. Und auch die charakteristische Abrisskante hinten sorgte für eine individuelle Note. Ein Heck, das übrigens bei der „konservativen Kundschaft nicht unumstritten“ gewesen sei. Doch auch für die DS findet er lobende Worte. Selbstverständlich sei sie ein schönes Auto und mit einem für ihre Zeit ungewöhnlichem Design, aber aufgrund der runderen Formen auch eher den fünfziger als den siebziger Jahren zuzurechnen. Klar sei sie ein Kultklassiker, aber daher sehe man sie ja auch auf jedem Oldtimer-Treffen gleich halbdutzendfach. Anders als den 504.

Ausgewogen und gleichzeitig loyal zu Papas Peugeot fällt das Urteil der vierjährigen Greta Semmler aus: Sie findet beide Autos „schön und groß“, wobei das „goldene“ größer, „das grüne aber schöner“ sei. Doch obwohl das „goldene Auto“ in der Tat außen fast 40 Zentimeter länger als das grüne ist, sind beide Lindenaus sichtlich erstaunt, dass der 504 innen ähnlich viel Platz bietet wie ihre DS. Auch wenn er kleiner wirke. Einig sind die beiden aber auch darin, dass die Gestaltung – vor allem des Armaturenbretts – deutlich nüchterner und sachlicher als bei der DS ausfalle. Wobei sich Olaf Lindenau den Hinweis nicht verkneifen kann, dass dies ja irgendwie ja auch wieder zu den Nachbarn von damals passe. „Außerhalb des Armaturenbretts sieht alles ziemlich nackt aus“, stellt er abschließend fest. Es ist klar, dass sich ein DS-Fahrer automobiles savoir vivre irgendwie opulenter vorstellt.

Michael Semmlers Bewertung des DS-Innenraums fällt da schon positiver aus. So biete sie „im Fußraum vorne mehr Platz“. Klares Lob auch fürs Mobiliar und dass man „einfach super sitze“, wobei seine Frau ergänzt, dass man sich eigentlich „in beiden Autos wie auf dem heimischen Sofa“ fühle.

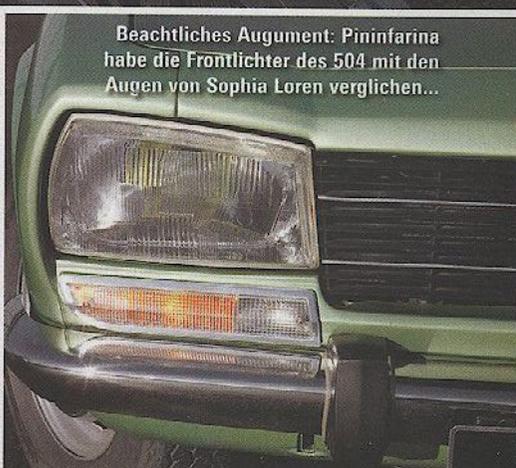
„Auf jeden Fall ist die DS verspielter als der 504, habe viel mehr Schalter und Knöpfe“, resümiert Semmler. „Sie ist unübersichtlicher, aber avantgardistischer“. Der sachli-



Zwei Designstile: Während die DS in den siebziger Jahren bereits als angejährt galt, entsprang der 504 frisch dem Reißbrett



Vorsprung durch Technik: Das Fernlicht folgt dem Einschlag des Vorderrades



Beachtliches Augument: Pininfarina habe die Frontlichter des 504 mit den Augen von Sophia Loren verglichen...

che 504 habe dafür ab Werk ausziehbare Kopfstützen gehabt, die man selbst in der Pallas-Version der DS vergeblich suche.

Zwischenzeitlich hat Ehefrau Tanja ihre beiden Kinder in Kindersitzen probenhalber im Fond des Citroën platziert. Die Begeisterung hält sich bei allen in Grenzen: Aufgrund der abfallenden Dachlinie berührt Greta in ihrem hohen Sitz fast die Decke. Dafür hat Tanja dank Rückspiegel auf dem Aramturenbrett beide Kinder zumindest gut im Blick...

Als Familienauto punktet bei Tanja Semmler-Hochwald daher eindeutig der 504, der nicht nur geräumiger sei, sondern auch einen größeren Kofferraum habe und eine „vernünftige Rundumsicht“. Doch die DS-Besatzung kontert, der Platz in ihrem Auto reiche nicht bloß für zwei Kinder, sondern auch noch für mindestens drei Kisten Bordeaux.

Vor dem obligatorischen Lenkradtausch

noch ein kurzer Blick unter die Motorhaube. Den unter die des 504 kommentiert der DS-Eigner mit „sehr übersichtlich“. Und er sei gespannt, wie viel Leistung sich aus „diesem Motörchen“ wohl rauskitzeln lasse. Ehefrau Pia reagiert deutlich netter: „Da ist ja viel mehr Platz drin, obwohl der Motor ähnlich groß ist. Es sieht einfach aufgeräumter aus als bei unserer DS. Bei der weiß man ja gar nicht, wo man was suchen soll.“ „Unübersichtlich und wenig schrauberfreundlich“ empfindet auch Michael Semmler den gegnerischen DS-Motorraum. „Selbst die Citroën-Leute bezeichneten den ja als Schlangengrube“. Beim 504 gebe es hingegen eine „klare Aufteilung der Aggregate“, alles sei gut zugänglich, vieles selbst reparierbar.

Vor dem Start klären die Duellanten, dass sich Aussagen über die Beschleunigung angesichts der über 30 PS stärkeren, aber auch fast 200 Kilogramm schwereren DS 23ie

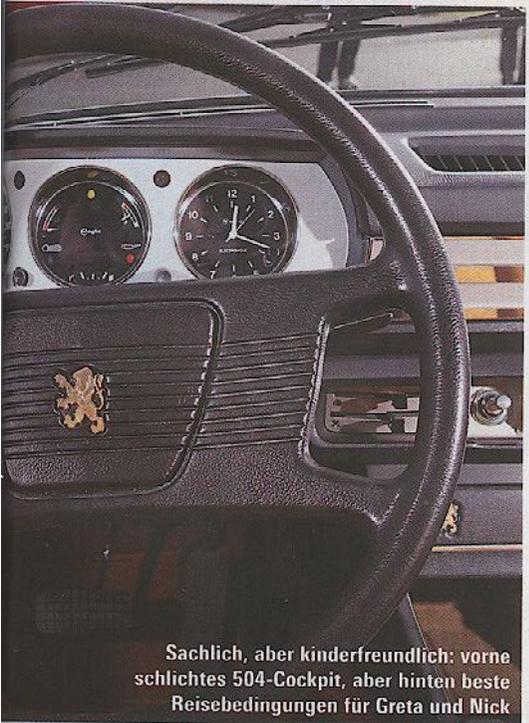


Verspieltes Interieur: für DS-Besitzer Olaf Lindenau ein Stück französisches Lebensgefühl



Gemeinsame Entdeckungen im Peugeot 504: Besitzer Michael Semmler (links) und Duell-Gegner Lindenau

PEUGEOT
Automatique



Sachlich, aber kinderfreundlich: vorne schlichtes 504-Cockpit, aber hinten beste Reisebedingungen für Greta und Nick



Fazit: coole Farbe, moderne Linie, reparaturfreundlich und zuverlässig: 504 – der Mercedes unter den Franzosen...



Schlangenrube für Schrauber, aber frankophiles Lebensgefühl pur: DS

erübrigen. Fahrverhalten und Fahrkomfort können jedoch gewertet werden. Beides Disziplinen, in denen damals beide Autos auf ihre eigene Art punkteten.

„Man schwebt einfach nicht!“ Nach einer ausführlichen Runde auf den umliegenden Landstraßen steht das Urteil von DS-Fahrer Lindenau über den 504 fest. An das Fahrgefühl einer DS kommt für einen überzeugten „Citroënisten“ einfach kein anderes Auto heran. Der Peugeot sei zwar durchaus ein komfortables Auto, doch für ihn nicht mehr als ein „netter Cruiser“. Trotz geringerer Geräuschentwicklung könne er als Reiselimousine der DS nicht das Wasser reichen. Die Automatik passe übrigens genau zu dieser Sachlichkeit.

Durchwachsen fällt auch das Gegenurteil des Peugeotisten Michael Semmler aus: Insgesamt sei die DS ja „schön zu fahren“ und natürlich auch das Fahrwerk „super“. Ungewöhnlich auch, dass so ein altes Auto schon fünf Gänge habe. Doch selbst als „Fan von Lenkradschaltungen“ könne er sich nicht mit der „hakeligen Citroën-Schaltung“ anfreunden. Ebenso wenig, wie mit der „im Stand sehr schwergängigen Lenkung“. Hier zeige sich einfach, dass die DS konstruktiv das ältere Auto sei.

Das Fazit unseres Duells beginnt sich abzuzeichnen: Beide Paare können sich nicht vorstellen, ihre Autos ernstlich einzutauschen. Für die DS-Elite ist es vor allem die in ihren Augen bessere Langstreckentauglichkeit, die sie auf Reisen nicht missen wollen. Und obwohl sich Olaf Lindenau zwar vorstellen kann, „irgendwann mal einen 504 zu fahren“, vermisst er genau wie seine Frau an ihm das „Verspielte“ und das „typisch französische Lebensgefühl“. Grundsätzlich mag umgekehrt auch Michael Semmler die DS, doch besitzen möchte er so ein Auto nicht. Ihm sind die „klaren Linien“ und die „unproblematische Technik“ des 504 lieber. „Und die höhere Familientauglichkeit“, wie Tanja ergänzt. Der 504 sei eben nicht einfach nur sachlich, sondern auch praktisch und robust – nicht ohne Grund liefen in Afrika noch heute viele 504. Und vermutlich kaum eine DS.

Blieben eigentlich nur noch die Lerocs. So weit ich mich erinnere, fuhren sie in meinem Französischbuch damals Citroën. Aber vielleicht haben sie in späteren Auflagen ja mal zum Peugeot gegriffen...

Text: Ingo Meier
Fotos: Stefan Bau
redaktion@oldtimer-markt.de

Die Göttin und das „Schweben“



Die 1955 präsentierte DS hat als erstes Fahrzeug der Welt eine Zentralhydraulik – damals eine Sensation. Hierbei versorgt eine zentrale Hochdruckpumpe insgesamt vier Hydraulikkreisläufe: Bremse, Lenkung, Kupplung und Federung. Der „Vater“ dieses revolutionären Systems, Paul Magès, sucht zunächst nur nach einer lastabhängigen Bremse für LKW. Sein persönliches Meisterstück wird jedoch die

hydropneumatische Federung, die erstmals 1954 an der Hinterachse des Citroën 15H eingesetzt wird. Sie sorgt, unabhängig von der Beschaffenheit der Straße, für das charakteristische „Schweben“ der Göttin. Höhenkorrektoren sorgen zudem dafür, dass die Karosserie unabhängig von der Zuladung auf „Idealhöhe“ bleibt. Bei Bedarf kann die Bodenfreiheit aber auch manuell variiert werden.



Klassiker
bewegen.

Fahren Sie, wir versichern.



Es gelten stets die Allgemeinen und Besonderen Versicherungsbedingungen. Foto: Stefan Bau

Ihr Vorteil: Die OCC-Sammlung.

Historische und moderne Klassiker werden besonders betreut: Wenn Sie mindestens drei Fahrzeuge – ob zugelassen oder nicht – besitzen, versichern wir diese mit deutlichem Nachlass über nur einen Vertrag. Diese Klassiker sind selbst bei gegenseitiger Beschädigung versichert. Klare Vorteile: Die OCC-Sammlung.

Mit OCC fahren
Sie besser!



Halle 3 · Stand 449

