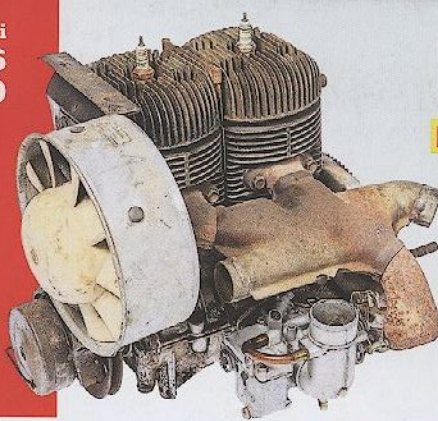


Oldtimer PRAXXIS

DAS SCHRAUBER-MAGAZIN



› Im Detail betrachtet:
Der so simple wie clevere Zweitakter des Trabant auf dem Seziertisch

108 Seiten!

Service, Infos, Technik-Tipps für das schönste Hobby der Welt!



Werkstatt-Rat

- › Zugeschaut: Stoßdämpfer-Einzelanfertigung
- › Mitgebaut: Tanks konservieren

Blech-Check

- › Richtig benutzt: Was Schichtstärkenmesser leisten können



Einer fürs Grobe

› Restauriert: Ford Bronco



Gar nicht bieder!

› Erfahrungen: Die Mitteldruck-Audi



Der Dienstleister

› Fahrtenbuch: Peugeot 504 Break



Sciroccos Erbe

› Youngtimer-Tipp: VW Corrado



Die günstigste Variante – 100/6

Big Healey



› Aufgeladen:
Ein Schrauber und seine Yamaha XJ 650 Turbo



Seziert:
› Der Motor der DKW SB 500



Über Stock und Stein
› Zündapp GS 125 & Co.



4018	
A	€ 2,80
CH	Sfr 4,30
B/L	€ 3,00
NL	€ 3,10
E/F/I	€ 3,20
GR	€ 3,50
SLO	€ 3,70
FIN	€ 3,90
DK	dkr 28,00
CZ	czk 120,00
H	ft 1090,00



LÖWEN-LASTER

Fahrtenbuch » Mit enorm viel Platz und bis zu acht Sitzen ist der **Peugeot 504 Familiale** ein echtes Multitalent, gehobener Fahrkomfort inklusive. Doch gute Löwen-Laster sind rar...

Ob für die große Familie oder alle Zeitgenossen, die gerne mit viel Platz um sich herum und üppigem Gepäck unterwegs sind: Der lange Franzose mit dem Löwenwappen hat das Zeug zum idealen Alltagsklassiker. Wir besuchen einen Fan, der voll des Lobes über den robusten Kombi ist.

Die Rostanfälligkeit einerseits, die robuste Technik andererseits sorgten für die frühzeitige Umsiedlung der meisten 504 nach Afrika. Hierzulande sind besonders die Kombis mittlerweile fast so selten wie weiße Löwen auf dem schwarzen Kontinent – wo hingegen die klassischen Peugeot noch zuhause den rauen Alltagseinsatz unerschütterlich bewältigen. So verwundert

es auch nicht weiter, dass Uwe Staufenberg aus Weiler zum Stein in der Nähe von Stuttgart den Maxi-504 erst im fernen Ägypten für sich entdeckte. Davon künden die Souvenirs in seinem elfenbeinfarbenen unrestaurierten 1980er Familiale: ein ägyptisches Banner und eine Banknote am Handschuhfachdeckel, drei kleine Steinpyramiden in der Mittelkonsole, ein Fläschchen ägyptisches Parfüm.

Vom Land der Pharaonen schwärmt Uwe Staufenberg, in der Oldtimerszene als Goggo-Teilehändler bekannt, mindestens genauso wie von dem Franzosen-Kombi. Auf zahlreichen Reisen hat er es erkundet, oft auch per Taxi. Und das war bis vor ein paar Jahren noch gleichbedeutend mit Peugeot 504. Logisch: Der Familiale mit seiner dritten Sitzreihe und sieben bis acht



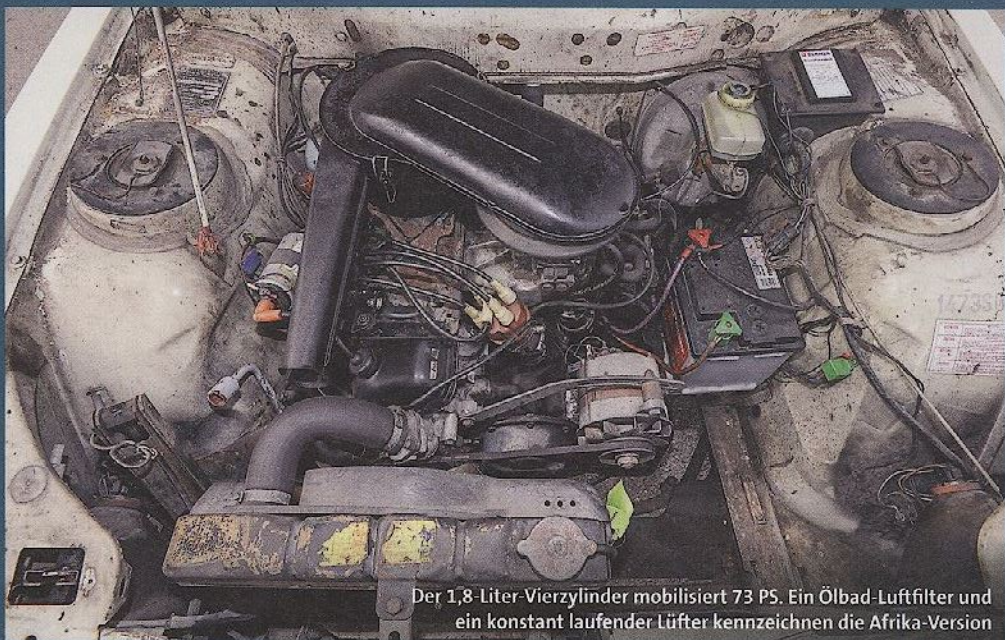
„Die Taxi-Fahrten mit dem Peugeot 504 in Ägypten sind unvergesslich. So ein Auto musste ich einfach haben.“

Uwe Staufenberg

Plätzen war die ideale Sammel-droschke. „Diese Fahrten sind unvergesslich“, sagt Uwe Staufenberg und holt ein magnetisches Taxischild hinter dem Sitz hervor: „Ab und zu mache ich mir den Spaß und hole ein halbes Dutzend Freunde mit Abdou zur Fahrt ins Kino ab.“

Abdou? „Das Auto trägt den Namen des besten Taxifahrers von Assuan, ein älterer Herr, der seinen 504 Kombi sehr umsichtig und überlegen fuhr. Wir hatten viel Spaß zusammen. Es war 1999 nach einer dieser Touren, als ich im Assuan-Hotel beschloss, mir das gleiche Auto zu kaufen.“ Doch das war leichter gesagt als getan: Immer wieder endete die Suche vor hoffnungslosen Spachtelbuden.

Seinen nahezu rostfreien Kombi fand der 504-Fan erst sechs Jahre später auf einer französischen In-



Der 1,8-Liter-Vierzylinder mobilisiert 73 PS. Ein Ölbad-Luftfilter und ein konstant laufender Lüfter kennzeichnen die Afrika-Version

Nicht mehr als unbedingt nötig: Die kühle Sachlichkeit der Achtziger prägt das Cockpit der letzten 504-Serie



Der Besitzer

> Dem rostigsten Hobby ist **Uwe Staufenberg** seit 32 Jahren als Spezialist für Goggo-Ersatzteile und Rechte-Inhaber der Marke Goggo auch beruflich verbunden. Der Diplom-Betriebswirt aus Weiler zum Stein bei Stuttgart bedauert, dass die klassischen Limousinen und Kombis von Peugeot hierzulande ein Nischendasein führen: „Eine Szene wie beim Goggo gibt es leider nicht.“

ternetplattform. Kaum zu glauben, aber wahr: Der Familiare hatte erst 22.000 Kilometer auf dem Zähler. „Ich steckte sofort Bargeld ein und nahm den Nachtzug nach Paris. Am nächsten Tag fuhr ich mit dem Peugeot nach Hause. Ganz ehrlich, ein derart gutes Exemplar hatte ich noch nie gesehen. Die einzigen technischen Mängel: Der Motor lief wegen eines beschädigten Auslassventils nicht ganz sauber, und ein neuer Auspuff war überfällig. Das Interieur hatte Jahreswagencharakter. Äußerliche Schönheitsfehler waren diverse kleine Dellen und nachlackierte Stellen.“

Seine Kampfspuren hat der Wagen vermutlich im Londoner Stadtverkehr davongetragen. Dorthin wurde der 504 ursprünglich ausgeliefert, wie Uwe Staufenberg herausfand. Erstbesitzer war ein vermögender Araber. Der Mann hatte weitere Domizile in Paris und Genf und nutzte das Auto wohl nur sporadisch. Kurioserweise datiert die

Erstzulassung von 1987, obwohl der Familiare Baujahr 1980 ist. Außerdem handelt es sich um eine speziell für Afrika gebaute Ausführung mit leicht abgeändertem Motor und verstärkter Federung. 2004 verkaufte der Araber den Peugeot an den Bruder seiner Genfer Putzfrau, einen

gebürtigen Marokkaner in Paris, der ihn nach einem halben Jahr zu Geld machte.

Bekanntlich schmeckt der Urlaubswein zuhause oft nicht mehr ganz so gut. Beim Familiare war es zum Glück anders. Nach 65.000 Kilometern ist Uwe Staufenbergs Be-



Ein ideales Paar: Mit dem hübschen holländischen Wohnwagen Mostard Yvonne 304 HD kommt der Peugeot 504 auch in bergigen Regionen bestens zurecht



Reisen wie Gott in Frankreich: Für Touren durch die französische Provinz ist der komfortable 504 immer noch die erste Wahl



Spuren einer bewegten Geschichte: Die Dellen an der Ecke des linken Kotflügels stammen noch vom Vorbesitzer in London



Im weich gepolsterten Sessel hinter dem Volant des charmanten Franzosen-Kombis schweigt Uwe Staufenberg in Erinnerungen an seine Touren in Ägypten



> TECHNISCHE DATEN

Peugeot 504 Familiare

Baujahr: 1980

Motor: Vierzylinderviertakt-Reihenmotor; wassergekühlt; hängende Ventile, von seitlich liegender Nockenwelle über Stoßstangen und Kipphebel betätigt; fünffach gelagerte Kurbelwelle

Hubraum: 1783 ccm

Leistung: 73 PS bei 5000 U/min

Maße (L x B x H in mm): 4803 x 1695 x 1555

Leergewicht: 1330 kg

Vmax: 146 km/h

geisterung für den Mittelklasse-Kombi mit dem typisch französischen Fahrkomfort und der Vielseitigkeit eher noch gewachsen. Und anders als in Ägypten ist der 504 Kombi hierzulande mittlerweile eine exklusive Erscheinung. Und wird offenbar von vielen Menschen gemocht, die das mit erhobenem Dau-

men zeigen. „Es ist wirklich ein Auto für alle Lebenslagen“, sagt der Klassiker-Fan. Mit 640 Kilo Zuladung und 1000 Liter Ladevolumen schaukelt der 4,8 Meter lange 504 ganze Ladungen Goggo-Ersatzteile durch die Lande. Und auch die Anhängerkupplung, die gleich nach dem Umzug ins Schwäbische montiert wur-

de, sowie der zeitgenössische Dachgepäckträger („In Ägypten gehört der praktisch zur Pflichtausstattung.“) signalisieren eindeutig die artgerechte Haltung.

Der 1,8-Liter-Vierzylinder-Benziner im geräumigen Motorabteil ist mit 73 PS bestimmt nicht überzüchtet und hat sich mit gutem Grund den Ruf eines äußerst langlebigen Aggregats erworben. Das Stoßstangen-Triebwerk der alten Schule glänzt mit Laufleistungen über 300.000 Kilometer, vollbringt aber natürlich keine Wunder mit der 1300-Kilo-Fuhre. Doch für Uwe Staufenberg ist die Leistung absolut ausreichend, um entspannt und gemütlich lange Reisen vorzugsweise in französische Gefilde mit seinem hübschen holländischen Sechziger-Jahre-Wohnwagen am Haken zu unternehmen. „Mit den 700 Kilo kommt Abdou bestens zurecht, auch an größeren Steigungen. Ich

„Ich finde es am Schönsten, wenn ein Oldtimer die Spuren der Jahre behält und man nicht versucht, die Uhr zurück zu drehen.“

Uwe Staufenberg

> DATEN & FAKTEN

Welterfolg mit französischem Charme und robuster Technik

Gut 3,7 Millionen Peugeot 504 liefen ab 1968 vom Band, außer in Frankreich auch in China, Kenia, Argentinien und Nigeria. Der Pininfarina-Entwurf debütierte als viertürige Stufenheck-Limousine mit Einzelradaufhängung und Scheibenbremsen an allen vier Rädern. Der neu konstruierte Wagen der oberen Mittelklasse wurde 1969 zum „Auto des Jahres“ gewählt. Die Fünftürigen starteten 1971: Es gab sie als fünfsitzige „Break“, achtsitzige „Familiare“ und spartanische „Commerciale“. Die Kombis haben einen 16 Zentimeter längeren Radstand und hinten Starrachsen. In Frankreich endete die Produktion 1983. (Pickup 1993). Der weltweit letzte 504 entstand erst Ende 2005 in Nigeria.



Wüstentauglich: In der Afrika-Ausführung hat der lange Löwe verstärkte Federn und steht etwas höher als üblich. Der lange Radstand von 2,90 Meter prägt die Silhouette



Persönliche Note: Souvenirs aus Ägypten und die gelbe Parkscheibe aus Frankreich



Sieben Plätze in drei Sitzreihen: Uwe Staufenberg spielt gerne mal Sammeltaxi für seine Freunde



Mit vorgeklappter Rückbank wächst der Laderaum auf ein Fassungsvermögen von fast 1000 Litern

fühle mich äußerst wohl in diesem Auto mit seinem so typischen Klang. Auf mich strahlt es eine ungeheure Ruhe aus.“ Mehr als Tempo 100 verlangt Uwe Staufenberg dem Hecktriebler in der Regel denn auch nicht ab. „Bei höherem Tempo wird die Maschine doch unangenehm laut. Da fehlt dann der fünfte Gang.“

Beim Thema Wartung und Reparaturen wird der 504-Eigner ein-silbig. Es ist schlicht nichts Besonderes vorgefallen in den vergangenen zehn Jahren. „Ein 123-Elektronik-Zündverteiler wurde montiert und funktioniert perfekt. Ansonsten gab mal der

Der 504 Familiale gehört hierzulande zu den besonders seltenen Modellen. Mit Dachträger und Anhängerkupplung bewährt er sich als Lastesel von beachtlichem Fahrkomfort

Anlasser seinen Geist auf. Die dem Vernehmen nach recht gute Teileversorgung durch spezialisierte Händler musste ich noch nicht größer testen. Einmal im Jahr Ölwechsel und Inspektion vor dem TÜV-Termin, mehr gibt es nicht zu berichten. Und weil der 504 bekanntlich brutal rostet, habe ich nicht an Hohlraumfett gespart. Im Winter, wenn Streusalz auf den Straßen liegt, bleibt Abdou selbstverständlich in der Garage.“

Die Blessuren der bewegten Londoner Frühzeit hat Uwe Staufenberg übrigens nicht getilgt. Mit dem nahezu perfekt erhaltenen Interieur kann die äußere Hülle nicht unbedingt konkurrieren. Das ist so ge-

wollt, wie er erklärt. „Angesichts der tollen Substanz wäre es bestimmt nicht schwer, den Familiale mit einer frischen Lackierung auf Neuzustand zu restaurieren. Und tatsächlich habe ich schon lange Ersatz für den linken Kotflügel, der um den Scheinwerfer herum eingedellt ist, im Regal. Aber ich finde es einfach am schönsten, wenn man einem Auto die Geschichte ansieht, solange es kein offensichtlicher Gammel ist. Die Patina ist ein entscheidender Teil meiner Beziehung zu diesem Wagen. Würde er plötzlich dastehen, wie all die anderen, als sie frisch vom Fließband rollten, wäre es nicht mehr mein Auto. Außerdem könnte ich den Familiale dann unmöglich so unbeschwert im Alltag bewegen. Aber das ist doch die Hauptsache. Nächste Woche gehen wir wieder auf Tour. Die Bretagne ruft!“



Text: A. Polaschek / Fotos: A. Beyer