

# ClassicCars



R21 TURBO - FORD SIERRA XR4i

R5 TURBO 2 - FORD RS 200

**3 Vergleiche**

FORD CAPRI

WAREN DIE FRANZOSEN SPORTLICHER?

ALPINE A310

# FORD - GEGEN - RENAULT



DAS AUTO VON ASTERIX & OBELIX  
Albert Uderzos Ferrari 288 GTO



3x PEUGEOT-CABRIO 404 - 504 - 403



COUPÉ-VERGLEICH  
Lancia Beta - MG B GT

## KAUFBERATUNG



VW  
PASSAT B3  
MERCEDES  
CL



Hits & Geheimtipps  
DIPLOMAT B



MANTA A

## 10 GÜNSTIGE OPEL



ASTRA F  
CABRIO



MONZA



KADETT B



2 Boliden mit Lotus-Motor

## LOTUS OMEGA - CORVETTE ZR-1

30  
JAHRE



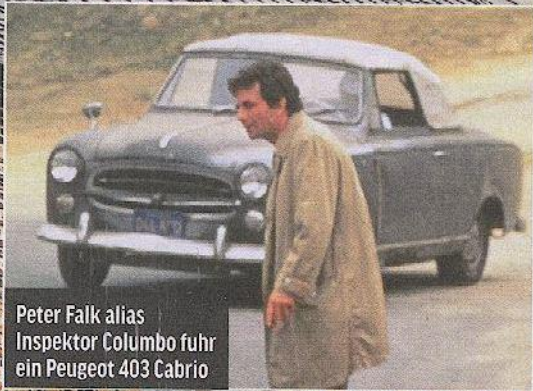
PORSCHE  
911  
RS

## PORSCHE 993



AT 5,80€ CH 10,30CHF LU+BE 6,20€  
NL 6,30€ IT+ES+PT 7,10€ GR 7,30€ DK  
64,95DKK Ft 8,80€ CZ 245,00CZK Mt 7,90€

# INSPEKTOR UND



Peter Falk alias  
Inspektor Columbo fuhr  
ein Peugeot 403 Cabrio



**PEUGEOT 403 CABRIO**  
1468 cm<sup>3</sup>, 58 PS  
Baujahr 1956 bis 1960



# COLUMBO SEINE ERBEN

Die Peugeot-Cabrios 403, 404 und 504 stehen für zeitlose Eleganz und französischen Komfort. Das 403 Cabrio, das als Dienstwagen von Inspektor Columbo Berühmtheit erlangte, war jedoch längst nicht so erfolgreich wie seine Nachfolger

[ TEXT Volker Koerdt FOTOS Frank Ratering ]

**PEUGEOT 504 CABRIO**

1971 cm<sup>3</sup>, 101 PS  
Baujahr 1969 bis 1983



**PEUGEOT 404 CABRIO**

1618 cm<sup>3</sup>, 88 PS  
Baujahr 1962 bis 1968

**D**ie Marke Peugeot war schon immer der Liebling der Frauen, denn anfänglich verdiente der französische Hersteller sein Geld mit der Mode unter den Damenröcken: Als Hersteller von Drahtgestellen für die ausschweifenden Röcke der Romantik verlieh Peugeot jeder Frau eine gute Figur. Später kamen Fahrräder, Pfeffermühlen und Sägeblätter hinzu.

**Peugeot galt als der „Französische Mercedes“** Letztere standen Pate für das Firmenlogo. Die scharfen Zähne des Löwen sollten die Schärfe der Sägeblätter symbolisieren. 1891 begann die Autoproduktion, damit ist Peugeot der älteste noch existierende Automobilhersteller.

In ihrer Geschichte stellte die Marke einige erfolgreiche Meilensteine auf die Räder, darunter den GTI-Flitzer 205 sowie millionenfach verkaufte Kombis und Limousinen der 404- und 504-Modellreihen, aber auch eine Vielzahl schöner Cabrios. Der 403 war der erste Peugeot, der mit 1,2 Millionen gefertigten Autos die Millionengrenze überschritt. In seiner elfjährigen Produktionszeit gab es sage und schreibe 51 Modellvarianten, unter anderem verschiedene Motorisierungen, Getriebe und Aufbauten – und ein damals seltenes Cabrio. Drei Cabrio-Generationen – vom 403 über den 404 bis zum 504 – hat Classic Cars noch einmal vereint. Das Museum „Visscher Classique“ im niederländischen Buren machte das Familientref-

fen möglich, zur Sammlung gehören das 403 und das 404 Cabriolet. Besitzer Henk Visscher ist in seinem Museum auf französische Marken spezialisiert (Info: Visscher Classique, Schuilheuvelstraat 1, 4116 GA Buren, info@visscherclassique.nl). Bereits in den 50er-Jahren debütierte das 403 Cabrio, gezeichnet schon von Pininfarina, den eine jahrelange Zusammenarbeit mit Peugeot verband. In den 70er-Jahren, als das Modell schon lange nicht mehr gebaut wurde, erlangte es als Dienstfahrzeug von Inspektor Columbo vom Los Angeles Police Department Kultstatus. Leider kam diese Werbung für das 403 Cabrio zu spät – der Franzose mit seiner klar gezeichneten Pontonform hätte definitiv mehr Beachtung ver-

**PEUGEOT 403 CABRIO**  
Technische Daten

**ANTRIEB** R4-Zylinder, vorn längs; 2-Ventiler; seitliche Nockenwelle, Kettenantrieb; Gemischbildung: Solex-Vergaser 30 K 31 14; Bohrung x Hub: 80,0 x 73,0 mm; Hubraum: 1468 cm<sup>3</sup>; Verdichtung: 7,0; Leistung: 43 kW / 58 PS bei 4900/min; maximales Drehmoment: 103 Nm bei 2500/min; Viergang-Getriebe; Hinterradantrieb

**AUFBAU+FAHRWERK** Selbsttragende Stahlblechkarosserie mit zwei Türen; Radaufhängung vorn: Einzelradaufhängung, Dreiecklenker, Querfeder, Querlenker; hinten: Starrachse, Schraubenfedern, Schubstreben, Panhardstab; v./h. Kolbenstoßdämpfer, Zahnstangenlenkung; Bremsen: v./h. Trommeln; Reifen: v./h. 165 x 380, Räder: v./h. 4,5 x 15

**ECKDATEN** L/B/H: 4470/1670/1510 mm; Radstand: 2660 mm; Spurweite v./h.: 1340/1340 mm; Leer-/Gesamtgewicht: 1080/k.A. kg; Tankinhalt: 50 l; Bauzeit: 1956 bis 1960; Stückzahl: 2050; Preis (1959): 13.390 Mark

**FAHRLEISTUNGEN**<sup>1</sup> Beschleunigung: 0 auf 100 km/h in ca. 22 s; Höchstgeschwindigkeit: 135 km/h; Verbrauch: 10,4 l/100 km  
<sup>1</sup> Werksangaben

**MARKTLAGE**<sup>1</sup>

Zustand 2	51.000 €
Zustand 3	31.200 €
Zustand 4	17.200 €

**Wertentwicklung** leicht steigend ▲  
<sup>1</sup> Peugeot 403 Cabrio



Herrliches Handwerk: kunstvoll gefertigter Löwe, das Firmenlogo von Peugeot



Ruhiger und gemütlicher Geselle: Der 58 PS starke Vierzylinder bietet genügend Drehmoment für gelassenes Fahren



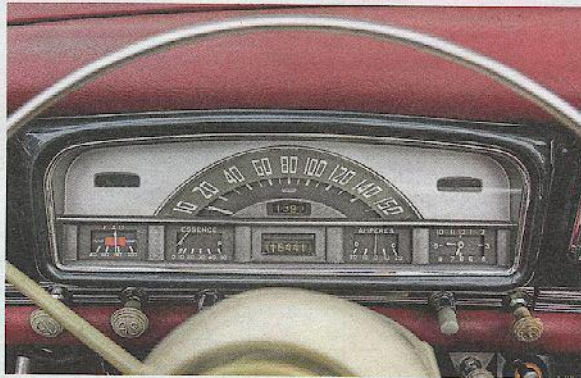
Nur 2050 Autos wurden gebaut. Heute werden sehr gute Exemplare für bis zu 70.000 Euro gehandelt



Peugeot-Pluspunkte: geräumiges Platzangebot, komfortable Ledersitze und aufgeschäumtes Armaturenbrett

dient. Er stand seinerzeit für Solidität und Zuverlässigkeit. Gerade der 403 brachte Peugeot den Ruf ein, der französische Mercedes zu sein. Das Blech hat die Stärke eines Tresorschranks, und auch sonst wirkt der 403 so massiv wie ein Schloss an der Loire. Die großen Türen ermöglichen einen bequemen Einstieg, und die beiden vorderen riesigen Sofasitze glänzen nicht nur mit ihrem roten Leder, sondern auch mit Komfort. Sie sind 660 Millimeter breit, einzeln einstellbar, aber so eng aneinandergeschmiegt, dass sie eine durchgehende Sitzbank ergeben.

Alles an dem Franzosen ist auf Ruhe, Gelassenheit und Komfort ausgelegt – bloß keine Hektik. Dazu zählen die damals beträchtliche Ellenbogenbreite vorn von 1400 mm und die serienmäßigen Armlehnen an den Türen. Hohe Drehzahlen sind dem gemächlichen Motor fremd. Der 58 PS starke Reihenvierzylinder erreicht denn auch sein maximales Drehmoment von knapp über 100 Nm bereits bei 2500/min. Jenseits von 110 km/h vollziehen sich Beschleunigungsvorgänge nur noch im Zeitlupentempo. >



Alles auf einen Blick, aber verspielt: Geschwindigkeit und Uhrzeit lassen sich während der Fahrt nicht gut ablesen



Groß dimensionierte Sitze für Fahrer und Beifahrer. Im Fond geht es für Erwachsene sehr beengt zu



Beim gemächlichen Gleiten ist das französische Cabriolet in seinem Element



Ab 1967 Serie: Zusatzscheinwerfer und größere Blinker

Und so verzichtet man gern auf das Erreichen der Höchstgeschwindigkeit von 135 km/h und genießt vielmehr das Reisetempo von etwa 100 km/h, bei dem sich das Cabrio am wohlsten fühlt, denn darüber hinaus wirkt der Vierzylinder angestrengt.

**Das 403 Cabrio war komfortabel, aber zu teuer**

Das einfache Fahrwerk mit der hinteren Starrachse animiert auch nicht dazu, Kurven-Kapriolen zu probieren, obwohl der 403 erstaunlich stabil auf der Straße liegt. Der Geradeauslauf ist tadellos, und auch Kurven nimmt er zwar schwerfällig, aber sicher. Autotester attestierten ihm seinerzeit eine hervorragenden Straßenlage. Nicht vergessen: Wir reden hier immerhin von einem bald 70 Jahre alten Auto.

Der Zeit voraus war damals die Viergang-Schaltung. Jedoch sind die Gangwechsel mit dem hakigen Hebel an der Lenksäule gewöhnungsbedürftig. Das hängt unter anderem mit der ungewöhnlichen Anordnung der Gänge zusammen. So liegt der erste zum Fahrer hin nach unten. Zu-



Gut gelöst: Statt eines Kombi-Instruments informieren drei große und gut ablesbare Rundinstrumente den Fahrer



Schon besser konturierte Sitze als im Vorgänger 403 mit einer zarten Andeutung von Seitenhalt. Im Fond immer noch eng



Der Fahrerplatz ist übersichtlich gestaltet. Veloursteppboden und Ledersitze unterstreichen den Komfortanspruch

**PEUGEOT 504 CABRIO**  
Technische Daten

**ANTRIEB** R4-Zylinder, vorn längs eingebaut; 2-Ventiler; seitliche Nockenwelle, Kettenantrieb; Gemischbildung: Kugelfischer-Benzineinspritzung; Bohrung x Hub: 88,0 x 81,0 mm; Hubraum: 1971 cm<sup>3</sup>; Verdichtung: 8,8; Leistung: 74 kW/101 PS bei 5500/min; maximales Drehmoment: 136 Nm bei 3000/min; Fünfgang-Getriebe; Hinterradantrieb

**AUFBAU+FAHRWERK** Selbsttragende Stahlblechkarosserie mit zwei Türen; Radaufhängung vorn: McPherson-Federbeine, Querlenker, Stabi.; hinten: Einzelradaufhängung, Längslenker, Schraubenfedern, Stoßdämpfer, Stabi.; Zahnstangenlenkung; Bremsen: v./h. Scheiben; Reifen: v./h. 175 R 14, Räder: v./h. 5 x 14

**ECKDATEN** L/B/H: 4360/1700/1360 mm; Radstand: 2550 mm; Spurweite v./h.: 1490/1430 mm; Leer-/Gesamtgewicht: 1165/1540 kg; Tankinhalt: 56 l; Bauzeit: 1969 bis 1983; Stückzahl: 8185; Preis (1978): 28.160 Mark

**FAHRLEISTUNGEN** <sup>1</sup> Beschleunigung: 0 auf 100 km/h in 12,6 s; Höchstgeschw.: 175 km/h; Verbrauch: 10,9 l/100 km  
<sup>1</sup> Werksangaben

**MARKTLAGE<sup>1</sup>**

Zustand 2	27.000 €
Zustand 3	19.500 €
Zustand 4	9400 €

**Wertentwicklung** leicht steigend ▲  
<sup>1</sup> Peugeot 504 Cabrio



te der Materialauswahl und der Verarbeitungsqualität gibt es nichts auszusetzen.

Auch wenn der Vierzylinder inzwischen dank mechanischer Kugelfischer-Einspritzung 88 PS abruf, sind die Fahrleistungen allenfalls als flott zu bezeichnen. Eine Höchstgeschwindigkeit von 167 km/h und eine Beschleunigung in etwa 14 Sekunden von null auf 100 km/h sind für ein Mittelklasse-Cabrio aber allemal genug. Die Leistungssteigerung ist außerdem einem neuen Zylinderkopf zu verdanken. Das überarbeitete Aggregat überrascht auch heute noch mit einer erstaunlichen Elastizität – die meisten Fahrsituationen löst der 404 im dritten Gang.

Tatsächlich ist das 404 Cabrio ein angenehmer Begleiter. Die Brem-

sen lassen sich besser dosieren und verzögern spontaner als die des Vorgängers, und die Viergang-Lenkrad-schaltung ist ebenfalls deutlich präziser geführt. Die Ausstattung mit den schicken, cognacfarbenen Türverkleidungen, passend zu den Sitzen, versprüht französische Eleganz. Der Vierzylinder arbeitet kultiviert sowie unaufgeregt und erhebt nur bei höheren Drehzahlen seine Stimme. Keine Frage, in diesem Peugeot macht es Spaß, sich den Wind um die Ohren wehen zu lassen.

So erstaunt es nicht, dass das 404 Cabrio von allen dreien das erfolgreichste war – trotz des astronomischen Preises von über 16.000 Mark für das Einspritzmodell. Die Vergaserversion war mit 14.980 zwar günstiger, aber

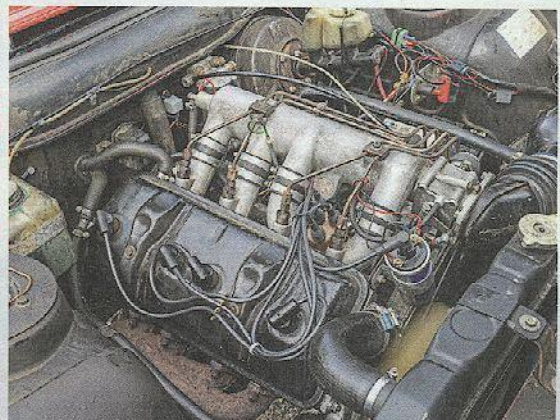
auch noch kein Sonderangebot. Doch das zeitlos schöne Design und die befriedigenden Fahrleistungen waren den Kunden wohl das viele Geld wert.

**Eigenständige Karosserie beim 504 Cabrio**

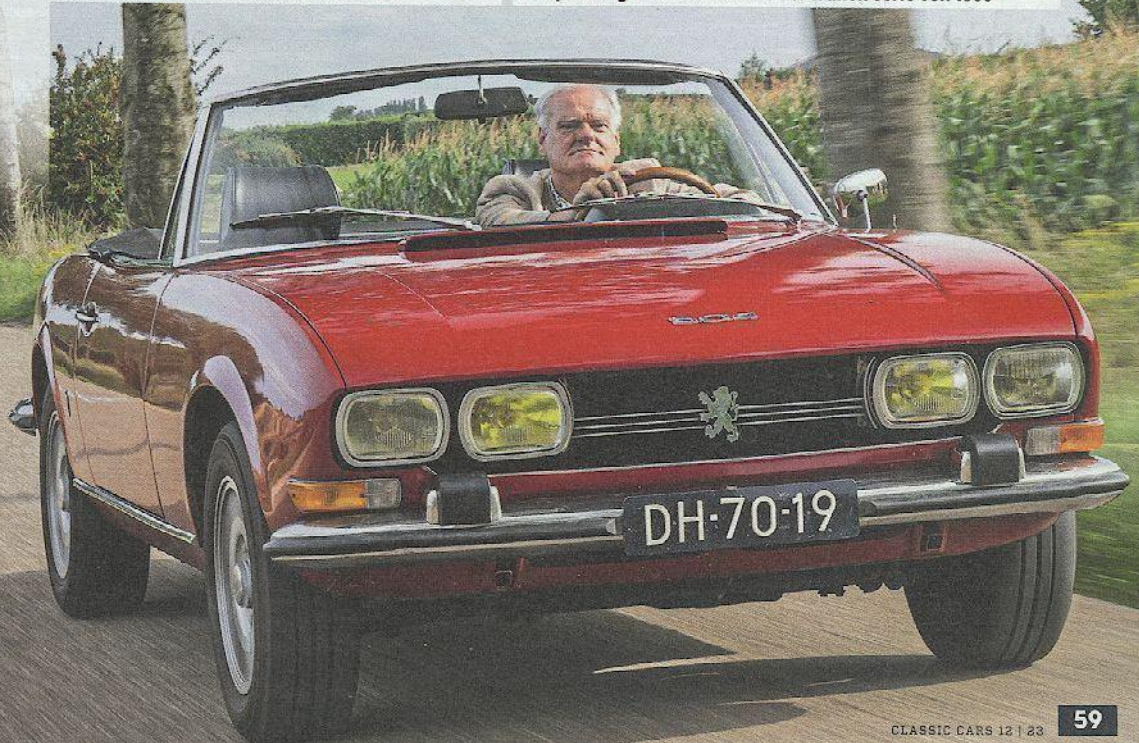
Während beim 403 Cabrio die Form gegenüber der Limousine nicht verändert und beim offenen 404 lediglich das Heck neu gestaltet wurde, griffen Designer und Ingenieure beim 504 Cabrio tiefer in die Trickkiste. Die Limousine war 13 Zentimeter länger und elf Zentimeter höher als das Cabrio – auch der Radstand wurde beim Cabriolet um 19 Zentimeter gekürzt. Pininfarina leistete bei der Karosserie-Gestaltung und -Formgebung wiederum ganze Arbeit. Sowohl



Eigenständiges und eigenwilliges Design: die geteilte Rückleuchte des 504 Cabrios



Der Vierzylinder mit mechanischer Kugelfischer-Einspritzung stammt noch aus der frühen Serie von 1969



Frits Ton genießt das Fahren mit seinem schönen 504 Cabrio



**PEUGEOT 404 CABRIO**  
Technische Daten

**ANTRIEB** R4-Zylinder, vorn längs eingebaut; 2-Ventiler; seitliche Nockenwelle, Kettenantrieb;

Gemischbildung: Kugelfischer-Benzineinspritzung; Bohrung x Hub: 84,0 x 73,0 mm; Hubraum: 1618 cm<sup>3</sup>;

Verdichtung: 8,8; Leistung: 65 kW/88 PS bei 5700/min; maximales Drehmoment: 141 Nm bei 2800/min; Viergang-Getriebe; Hinterradantrieb

**AUFBAU+FAHRWERK** Selbsttragende Stahlblechkarosserie mit zwei Türen; Radaufhängung vorn: McPherson-Federbeine, Dreiecklenker, Drehstab; hinten: Starrachse, Schraubenfedern, Schubstrebe, Panhardstab; v./h. Teleskopstoßdämpfer; Zahnstangenlenkung; Bremsen: v./h. Trommeln; Reifen: v./h. 165 x 380, Räder: v./h. 4,5 x 15

**ECKDATEN** L/B/H: 4495/1680/1380 mm; Radstand: 2650 mm; Spurweite v./h.: 1345/1280 mm; Leer-/Gesamtgewicht: 1080/1505 kg; Tankinhalt: 55 l; Bauzeit: 1962 bis 1968; Stückzahl: 10.387; Preis (1963): 16.130 Mark

**FAHRLEISTUNGEN** Beschleunigung: 0 auf 100 km/h in ca. 14 s; Höchstgeschw.: 167 km/h; Verbrauch: 9 – 10 l/100 km

<sup>1</sup> Werksangaben

**MARKTLAGE<sup>1</sup>**

Zustand 2 35.300 €  
Zustand 3 23.600 €  
Zustand 4 12.900 €

**Wertentwicklung** leicht steigend ▲  
<sup>1</sup> Peugeot 404 Cabrio

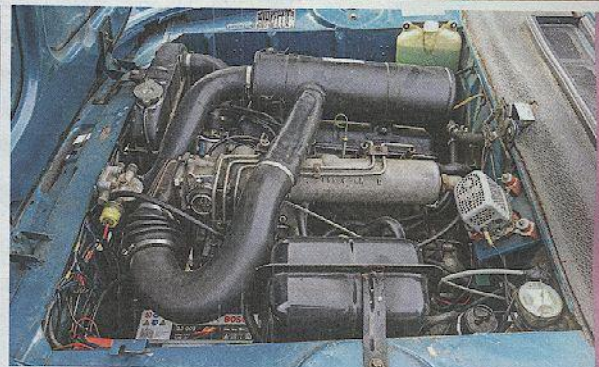


Classic Data

Ganz im Stil der 60er: Beim 404 waren noch Heckflossen angesagt. „Injection“ weist auf die Einspritzung hin



Der Name bürgt für Eleganz und Chic: Pininfarina gestaltete alle drei Cabriolets von Peugeot



Der Vierzylinder-Einspritzer sorgt für ordentliche Fahrleistungen, ist drehmomentstark und elastisch

dem ist beim Wechsel in den zweiten Gang Vorsicht geboten, denn allzu leicht will man dabei in den darüberliegenden Rückwärtsgang schalten, was unangenehme Kratzgeräusche mit sich bringt. Um in den zweiten Gang zu gelangen, muss der Schalthebel erst nach oben in den Leerlauf und dann nach vorn bewegt werden.

Doch wer die Besonderheiten des Franzosen akzeptiert, kommt mit seinem Charakter gut klar. Das Cabrio bietet ausreichend Platz für vier Personen, auch die Rückbank hinten geht für kurze Strecken noch in Ordnung. Vor allem Kinder dürften im Fond viel

Spaß haben. Dazu kommt ein großer Kofferraum, der dem Peugeot das Prädikat urlaubstauglich verleiht. Im mittleren Drehzahlbereich arbeitet der Motor leise und nahezu vibrationsfrei. Noch wichtiger aber: Er gilt als ausgesprochen robust.

Die Bedienung ist einfach und selbsterklärend. Ein Kombi-Instrument informiert den Fahrer über alle wichtigen Aggregatzustände und die Geschwindigkeit. Viel Konkurrenz hatte das 403 Cabrio, als es 1956 erschien, noch nicht zu fürchten. Besonders die französischen Wettbewerber hatten nichts Vergleichbares zu bieten. Ein großer Erfolg wurde das

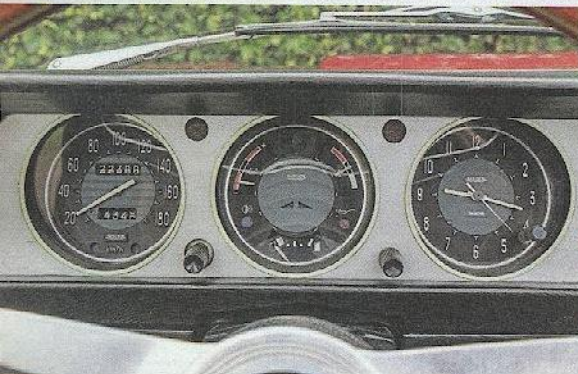
403 Cabrio dennoch nicht: Während sich Limousine und Kombi über 1,2 Millionen Mal verkauften, entschieden sich nur 2050 Kunden für die Cabrio-Variante. Sie war mit einem Preis von über 13.000 Mark viel zu teuer. Ein mit 75 PS deutlich stärkeres Borgward Isabella TS Cabrio kostete dagegen gerade mal 9950 Mark – nicht zu verwechseln mit dem Isabella Coupé-Cabrio, das über 15.000 Mark kostete. Aber vielleicht war der offene 403 am Ende auch etwas zu schwach und zu bieder. Die Schönen und Reichen an der Côte d'Azur konnten damit auf jeden Fall nicht richtig Staat machen >



72



Sportliches Ambiente: In Schwarz gehaltenes Interieur mit Knüppelschaltung



Ungewöhnliche und „unsportliche“ Instrumentierung: kein Drehzahlmesser und Tacho links statt mittig platziert



Insignien des Fahrkomforts: moderne und bequeme Sitze schon mit großen Nackenstützen



Gelungen: Pininfarina verpasste dem 504 Cabrio ein überzeugendes Design

Da war das Nachfolgemodell, das 404 Cabriolet, deutlich erfolgreicher. Der schnittige, ebenfalls von Pininfarina gezeichnete Beau mit den angedeuteten Heckflossen kam beim Publikum gut an. Peugeot verkaufte mehr als 10.000 Exemplare während der Bauzeit von 1962 bis 1968. Sie wurden in Turin bei Pininfarina handgefertigt.

**Das 404 Cabrio hatte mehr Potenzial**

Alles funktioniert eine Spur flüssiger und moderner als im 403, dennoch ist auch das 404 Cabrio der Devise des komfortablen und entspannten Reisens treu geblieben. Vorn bietet der Franzose viel Platz und Komfort. Die Cognacfarbenen Ledersitze sind einladend und bequem, das Fahrwerk von jeglicher Härte weit entfernt. So flaniert man gern in gepflegter Atmosphäre und erfreut sich am wertig gestalteten Armaturenbrett mit drei großen Rundinstrumenten plus schickem Chrom und Aluminium. Dass Peugeot seinerzeit bessere Qualität lieferte als so mancher deutsche Hersteller, unterstreicht auch das 404 Cabrio. An der Gü-

das 504 Coupé als auch das Cabrio sahen eigenständiger und sportlicher aus als die Limousine. Die Coupé- und Cabrio-Karoserien wurden bei Pininfarina in Turin gefertigt und zur Endmontage in das Peugeot-Werk nach Sochaux geschickt.

Unser 504 Cabrio stammt noch aus dem Baujahr 1969 und gehört zu den frühen Einspritz-Versionen. Das Modell kommt noch ohne elektrische Fensterheber aus, das Nardi-Holzlenkrad und der entsprechende Schaltknüppel sind genauso wie die Campagnolo-Felgen aber nicht original.

**Einzelradaufhängung statt Starrachse**

Frits Ton ist der vierte Besitzer dieses 504. Der freundliche Holländer hat das Auto vor 17 Jahren gekauft und seitdem damit 90.000 km absolviert: „Ich fahre etwa 5000 Kilometer im Jahr und lege auch größere Strecken zurück – ich war mit dem 504 sogar schon in Italien.“

Tatsächlich sind größere Strecken mit dem offenen Franzosen kein Problem. Wie seine Vorgänger setzt er auf die Tugenden Komfort und entspanntes Fahren. Die bequemsten und modernsten Sitze, nicht zuletzt dank der Nackenstützen, schaffen viel Wohlfühlatmosphäre. Dazu passt das geschmackvolle Interieur, das nicht den Plastik-Look der Limousine aufnimmt. Der 504 will mit seinem schwarzen Ambiente, der Knüppelschaltung und nicht zuletzt mit seiner Formensprache

Sportwagen-Flair erzeugen. Tatsächlich bereitet die auf der Mittelkonsole platzierte und gut erreichbare Knüppelschaltung viel Spaß bei den Gangwechseln. Sie ist exakt geführt und gefällt mit kurzen Wegen.

Doch obwohl das 504 Cabrio 13 PS mehr Leistung als das 404-Pendant hat, fällt das in der Praxis kaum ins Gewicht. Nicht nur der fehlende Drehzahlmesser offenbart, dass der 504 kein Sportler ist – trotz befriedigender Fahrleistungen. Aber irgendwie sieht das 504 Cabrio nach mehr aus. Wer mehr wollte, konnte zum V6-Zylinder greifen, der aber durstig und schwer war.

Beim Fahrwerk setzten die Entwickler erstmals auf Einzelrad-

aufhängung an der Hinterachse. Am grundsätzlich gutmütigen Charakter und am Fahrkomfort ändert das nichts. Wie die anderen Peugeot ist auch der jüngste Spross der Familie dem unaufgeregten Gleiten treu geblieben.

**Das 504 Cabrio ist ein charmanter Gleiter**

Auch Frits Ton genießt den Charme und die Gelassenheit seines Cabriolets. Er will fahren und nicht schrauben. Das robuste und anspruchslose französische Modell ist genau der richtige Oldie für ihn: „Ich kenne zwar Leute, die Autos reparieren können, aber ich kann Autos nur waschen“, bekennt der ehemalige Notar freimütig.

**FAZIT**  
**Volker Koerdt**



*Man muss nicht das Gespür von Inspektor Columbo haben um herauszufinden, welches Peugeot-Cabrio den meisten Spaß bereitet. Die Indizien sprechen eine deutliche Sprache – sein eigener Dienstwagen ist es nicht. Der 403 mit 50er-Jahre-Charme hat noch nicht die Strahlkraft seiner beiden Nachfolger. Bei denen wird die Beweislage schwieriger. Vieles spricht für den modernen und größeren 504. Doch das 404 Cabrio fährt erstaunlich erwachsen und agiler. Hier ist es letztendlich Geschmackssache, zu welchem der beiden Klassiker man tendiert.*

Der Wind ist ihr Freund – drei schicke Peugeot-Cabrios vor einer Mühle in der Nähe von Buren

