



Typenkunde



Kaufberatung für Peugeot 304 Coupé und Cabriolet





Sechs Monate nach dem Debüt der Peugeot 304 Limousine auf dem Pariser Automobilsalon im Oktober 1969 wurden die Coupé- und Cabriolet-Versionen vorgestellt. Während die 204 Limousine noch bis Juli 1976 produziert wurde, ersetzen das 304 Coupé und das 304 Cabriolet ab März 1970 die entsprechenden 204-Versionen.

Die Front wurde unverändert von der 304 Limousine übernommen, jedoch serienmäßig mit Halogenscheinwerfern (Doppelparabol) ausgestattet. Neu war auch die Knüppelschaltung, die die bisherige Lenkradschaltung ersetzte. Ab Mai 1970 standen die 304 Coupés und Cabriolets für jeweils 8 195,- DM bei den bundesdeutschen Peugeot-Händlern. Für weitere 800,- DM konnte man ein Hardtop bekommen.

Der 1,3-Liter-Motor leistete 65 PS bei 6 000 U/min. 1972 wurde links unter dem Armaturenbrett ein offenes Ablagefach ergänzt.

Im März 1972 überraschte Peugeot auf dem Genfer Salon mit einer Doppelvergaser-Version, die bei 6 100 U/min. 75 PS leistete. Die Auslieferung der werksintern als C02 und B02 bezeichneten Coupés und Cabriolets in die Bundesrepublik erfolgte ab September. Der Preis für die beiden neuen Modelle betrug 9 600,- DM (bzw. 10 400,- DM für das Cabriolet S mit Hardtop).

1973 verdrängte diese 304 S genannte Version das herkömmliche Modell aus dem Programm. Neben der höheren Leistung gab es auch eine Reihe von Änderungen in der Ausstattung: Das Breitband-Instrument (siehe oben) wurde durch Rundinstrumente mit Drehzahlmesser ersetzt, das Lenkrad erhielt eine stärkere Wulst und eine Sicherheits-

Aufprallzone (siehe unten), der Scheibenwischer hatte nun zwei Stufen, das Voltmeter wurde durch eine Ladekontrollleuchte ersetzt, Felgen und Radkappen verändert, Rückfahrscheinwerfer, seitliche Blinker und Kopfstützen montiert, die Bremscheiben vorne wurden vergrößert und das Fahrzeug mit einer Zweikreis-Bremsanlage ausgerüstet etc.

Abweichungen von dieser neuen Ausstattung gab es übrigens bei den allerersten

Vor Beginn der Werksferien im August 1975 liefen die letzten 304 S Coupés und Cabriolets vom Band. Insgesamt verließen 60 186 Fahrzeuge vom Typ 304 Coupé (28 782 C01 und 31 404 C02) und 18 647 Fahrzeuge vom Typ 304 Cabriolet (9 213 B01 und 9 434 B02) die Werkshallen des Karossiers Chausson in Creil.

In Deutschland konnten knapp 6 000 Coupés und 3 876 Cabriolets verkauft werden.



304 S Coupés und Cabriolets, die noch mit eigentlich für die 65 PS-Version bestimmten Teilen ausgestattet wurden, und die leicht am zusätzlich montierten Drehzahlmesser auf der Wulst des Armaturenbretts identifiziert werden konnten (ein derart ausgestattetes 304 Coupé steht beispielsweise im Museum Peugeot in Sochaux).

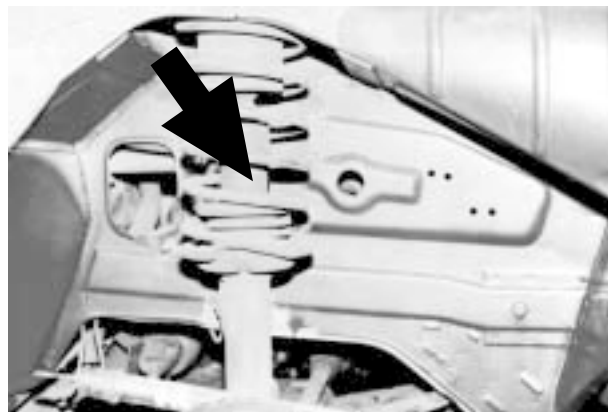
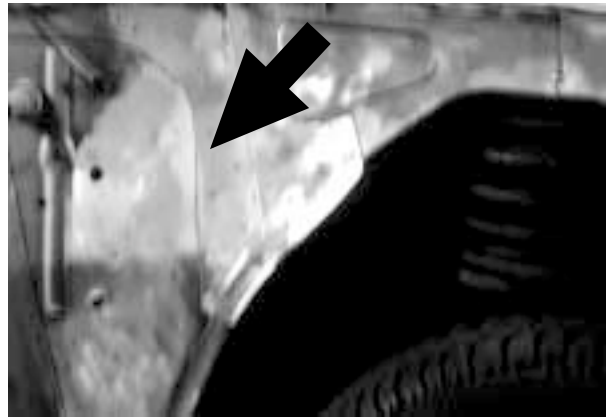
Wie ausnahmslos alle Fahrzeuge aus den Siebzigern, präsentierten sich auch die „kleinen Löwen“ mit werkseitig mangelhafter Rostvorsorge. Doch anders als zum Beispiel bei den deutschen Automobil-Herstellern gibt es bei Peugeot kein ausgeprägtes Ersatzteilwesen für ältere Fahrzeuge. Das erweist sich bei einer Restauration an einigen Stellen als besonderes Handicap.

Und heute?

Die Karosserie

Zum Beispiel bei dem Vorderachsträger. Die Ursache für den Rostbefall sind in der Regel Schmutzablagerungen zwischen Achskörper und Karosserie- bzw. Bodenblech. Mit verheerenden Folgen: Der Vorderachskörper ist ein tragendes Teil und darf nicht geschweißt werden, und Reparaturbleche für den Fußraum müssen mühsam von Hand gedengelt werden. Darum sollte das „Objekt der Begierde“ auch bei augenscheinlich intaktem Vorderachsträger mit dem Wagenheber langsam hochgebockt werden. Sind dabei knirschende Geräusche zu hören oder gibt der Achskörper sogar etwas nach, läßt sich ein Austausch nicht vermeiden. Doch wie schon gesagt: Neuteile gibt es nicht mehr im Handel und gute gebrauchte, am besten sandgestrahlte, spritzverzinkte und lackierte Exemplare kosten weit über 1 000,- DM.

Als nächstes sollten die vorderen Kotflügelwände abgetastet werden (siehe rechts oben). Hilfe leistet dabei ein Schraubendreher, den man zuerst als Klopfwerkzeug benutzen sollte, um Durchrostungen hinter dem in der Regel dick aufgetragenen Unterbodenschutz auf die Schliche zu kommen, und den man anschließend dazu benutzen sollte, um an den Federbeinen – genauer am unteren Federteller – zu überprüfen, ob Spritzwasser unter das Manschettengummi gedrungen ist und dort für Rostbefall gesorgt hat. Gerade



dieser Punkt ist besonders heikel (siehe oben), weil plötzlich abknickende Federbeine nicht nur Schreck-Sekunden nach sich ziehen, sondern auch ganz erhebliche Folgeschäden. Hinzu kommt, daß Ersatz nicht mehr erhältlich ist und die vorhandenen Federbeine nur in Ausnahmefällen zu exorbitant hohen Beträgen repariert werden können.

Die vorderen Kotflügel sind nur selten von Rost befallen. Ob es sich jedoch noch um die Original-Kotflügel handelt oder um die qualitativ nicht ganz so guten Teile aus dem Zubehör, sieht man an drei Dingen: an den oberen Befestigungslöchern (drei statt fünf),

an der ursprünglich durchgehenden Querversteifung zur vorderen Kotflügelwand und an dem unteren Blechstreifen, der den vorderen Kotflügel mit dem schwarz lackierten Außenschwellerabdeckblech verbindet.

Der nächste Blick gilt den Türen. Wie sehen die Schösser aus? Wie sehen die Türen von unten aus? Wie sehen die Türen um die Türfangbänder herum aus? Und wie steht es um die obere Abschlußkante, die sofern noch vorhanden, von einer chromfarbenen Schachtleiste verdeckt wird? Warum es sehr wichtig ist, sich die Türen so gründlich anzusehen, verdeutlicht der Blick in die Läger: Ersatz ist weder bei den Peugeot-Händlern, noch bei den wenigen reinen Ersatzteihändlern und auch nicht mehr im Peugeot Museum in Sochaux zu bekommen. Und wie steht es um die Seitenscheiben? Sind sie zerkratzt? Dann ist der entsprechende Fensterheber defekt. Das Teil kostet rund 100,- DM, doch die Seitenscheibe ist nicht mehr lieferbar. Anders als die Frontscheibe, die zum Beispiel noch über die Firma Carglass bezogen werden kann.

Auch der Ansatz von Türschwellerholm und Bodenblech sowie der Querträger unter den Vordersitzen sollte besonders gründlich inspiziert werden. An dieser Stelle treten zum Teil



ganz erhebliche Durchrostungen auf (siehe oben), weshalb man sich nicht scheuen sollte, Fuß- und Dämmmatten zu entfernen. Typisch für alle Cabriolets ist ein angerostetes Bodenblech unter den Fußmatten, was man aber nicht als allzu großen Mangel bewerten sollte – solange das Blech rund um die vier Befestigungspunkte für den Vorderachsträger keinen Rostbefall zeigt.



Problematisch kann auch die Hinterachse bzw. deren Aufnahme (siehe oben) werden. Der Grund liegt wiederum an permanenten Dreckablagerungen, die das Bodenblech in diesem Bereich stark angreifen. Mit einem langen Schraubendreher kann man sich auch hier Klarheit verschaffen.

Im Anschluß sollte man die hinteren Radläufe untersuchen. Sieht die Sicke so aus wie bei den vorderen Kotflügeln oder ist sie „wulstiger“, weil Radlauf-Reparaturbleche für die 02-Modelle von BMW eingeschweißt wurden? Man kann die Radläufe, für die es nie



originale Reparaturbleche gegeben hat, auch sauber aus Alfa GTJ-Reparaturblechen anfertigen. Doch eine solche, originalgetreue Reparatur kostet viel Zeit und Geld und wird daher meist gescheut.

Die weiteren Untersuchungen müssen nicht mehr auf den Knien durchgeführt werden.

Der Kofferraum des 304 Cabriolets ist ein Kapitel, das auch die Ingenieure vom TÜV sehr interessiert. Zur Überprüfung sollte die filzartige Verkleidung auf der Höhe der Federbeinkästen entfernt werden. Dahinter befindet sich ein Hohlraum, der als Federwegsbegrenzung dient, und dessen Verbindungsnahte zum Karos-

serie-Hinterteil im Laufe der Zeit reißen, so daß sich dort Spritzwasser sammeln kann – mit den üblichen Folgen. Beim Coupé ist die Karosserie an dieser Stelle in den meisten Fällen noch intakt – das Dach verhindert das Verwinden der Karosserie und damit die beschriebenen Folgen.

Wie man am Bild links deutlich sieht, lohnt es sich auch, den Bereich unter der hinteren Stoßstange sehr genau in Augenschein zu nehmen. Denn auch hier gibt es einen Hohlraum, in dem übrigens zwei weitere Hohlräume eingeschlossen sind, aus denen die Befestigungsschrauben für die Stoßstange herausragen.

Auch die Heckklappe bzw. der Kofferraumdeckel sollte sehr genau unter die Lupe genommen werden: Ist die Abschlußkante in Ordnung oder haben sich hier bereits „Experten“ versucht? Wie sehen die Scharniere aus? Und hält der „Bewegungsausgleich“ die Klappe oben? Beim Coupé ist außerdem darauf zu achten, daß das Heckscheibengummi keine Risse zeigt, da es weltweit keinen Ersatz mehr gibt.

Der 304 verfügt über ein „sportliches Triebwerk mit Leichtmetall-Zylinderblock und -kopf, obenliegender Nockenwelle, halbkugelförmigen Brennräumen und V-förmig hängenden Ventilen“ schrieben die zeitgenössischen Tester, und

Der Motor

ergänzten „Ein zusätzlicher, am Einlaßkrümmer befestigter Schwingungsdämpfer (nur bei der 65 PS-Version) sorgt für kultivierten und vibrationsarmen Motorlauf, während die fünffach gelagerte Kurbelwelle Drehzahlfestigkeit und damit Lebensdauer sichert.“ Daran hat sich bis heute nichts geändert. Die Maschinen können bei richtiger Wartung – Ölwechsel mit Filter spätestens alle 5 000 km, Keilriemen- und Luftfilterwechsel spätestens alle 10 000 km – Laufleistungen von mehr als 300 000 km erreichen.

Zu den ganz wenigen Schwachpunkten zählt der thermostatisch gesteuerte Kühl-Ventilator. Allerdings ist die Wurzel allen Übels in fast allen Fällen mangelnde Wartung und Pflege. Ein verbrauchter Kohle-Kontaktstift (über den der Kühl-Ventilator eingeschaltet wird) und ein verstopfter Kühler – mit defektem Thermo-schalter – bereiten thermische Probleme, die zu Rissen im Zylinderkopf führen können – besonders bei den 75 PS-Maschinen. Neuwertige Zylinderköpfe werden inzwischen europaweit gesucht und auch die Bestände an Zylinderkopfdichtungen haben sich in den letzten Jahren fast auf Null reduziert!

Der beim 304 S zum Einsatz kommende Solex-Doppelvergaser ist wegen der zumeist fehlenden Wartung – und den daher ausgeschlagenen Drosselklappen – ein weiterer

Schwachpunkt, dessen Erneuerung einschließlich Anbauteilen bis zu 1 000,- DM kosten kann. Das Getriebe ist fast unzerstörbar, mit Ausnahme der Synchronkörper. Das Überschreiten der Ölwechselintervalle und sportliches Schalten bei kaltem Motor führen dazu, daß ein Zurückschalten vom 3. in den 2. Gang nur mit Mühe zu bewerkstelligen ist. Und an Ersatz ist nicht zu denken.

Keinen Ersatz gibt es auch für die Edelstahl-Zier- und Trittleisten, die Chromabdeckkappen auf den Kofferraumscharnieren und vor allem für die Tür- und Verdeckgummis. Darum sollte beim Kauf sehr genau darauf geachtet werden, ob diese Teile in gutem Zustand vorhanden sind.

Gleiches gilt für die Schluß-Brems-Blink-Leuchten. Sie sind aus Kunststoff und können mit etwas Glück von Fachleuten neu verchromt werden. Die Gläser sollten nicht gerissen sein – allein schon wegen der zeitaufreibenden Suche nach einigermaßen brauchbarem (und dementsprechend teurem) Ersatz. Ebenfalls nicht mehr lieferbar sind die Türverkleidungen, in die vom dritten, vierten, fünften ... Besitzer häufig Lautsprecher eingesetzt wurden. Die originalen, je nach Wagenfarbe hell- oder dunkelbraunen

Und sonst?

Kunstledersitze in den S-Typen werden leider auch bei bester Pflege schnell rissig. Originalgetreuen Ersatz liefern die Autosattlerei Freier in Straubing und der Kunstlederservice Peters in Goch, die auch mit passenden Teppichsätzen und Verdecken helfen können.

Zu guter Letzt noch ein paar Kleinigkeiten, die man beachten sollte. Zum Beispiel welcher Kühlergrill ist montiert? Der Originale mit dem verchromten Löwen (C01 und B01) oder der mit dem goldenen Löwen (C02 und B02) oder der mit dem ausgeschnittenen Löwen der 78er Limousinen? Funktioniert die Heizung oder kommt aus dem Heizungskasten in der Mitte unter dem Armaturenbrett nur ein laues Lüftchen? Dann sollte das Heizungsventil schnellstens ausgetauscht werden, da sich sonst bei hochsommerlichen Temperaturen garantiert keine Warmluft aus dem Motorraum ableiten läßt, was in der Folge thermische Probleme am Zylinderkopf und das schon beschriebene Desaster nach sich ziehen könnte.

Diese Liste ließe sich beliebig fortsetzen. Darum zum Schluß ein kleiner Tip: Wer auch jetzt noch fest dazu entschlossen ist, sich ein 304 Coupé oder Cabriolet zuzulegen, der sollte sich den „Luxus“ gönnen und ein fachkundiges Mitglied vom

Peugeot 204/304 TEAM zum Besichtigungstermin mitnehmen – gegen Erstattung der Fahrtkosten – und danach zum Essen einladen. Das rechnet sich allemal. Und auch die anderen Adressen helfen gerne weiter, wenn man zum kleinen Kreis derjenigen gehört, die einen Peugeot 304 fahren.

Peugeot 204 · 304TEAM
z. H. Roger Lange
Hardenbergstrasse 13
40625 Düsseldorf
Tel. und Fax (02 11) 29 48 21

Autosattlerei Freier
Regensburger Straße 42-44
94315 Straubing
Tel. (0 94 21) 2 10 19
Fax (0 94 21) 1 00 10

Kunstlederservice Peters
Kapellenhofstr. 15
47574 Goch-Kessel
Tel. (0 28 27) 3 59

Autoteile Roterberg
Schulstraße 22
52457 Aldenhoven
Tel. (0 24 64) 90 74 76
Fax (0 24 64) 90 74 75

Peugeot Service Wertheim
Danziger Straße 29
97877 Wertheim
Tel. (0 93 42) 8 46 87
Fax (0 93 42) 8 52 64