

Schön **schick**



► TECHNISCHE DATEN

Peugeot 404 Coupé 1968

Motor: Vierzylinder-ohv-Reihenmotor mit nassen Laufbuchsen; fünffach gelagert (Version XC5), kettengetriebene Nockenwelle

Hubraum: 1618 ccm (B x H: 84 x 73 mm)

Leistung: 74 PS bei 5600 U/min

Antrieb: Vierzylinder-schaltgetriebe mit Lenkradschaltung, Hinterradantrieb

Maße (L x B x H in mm): 4490 x 1680 x 1330

Leergewicht: 1030 kg

Vmax: 150 km/h

Baujahre: 1962–1968

Ein Peugeot 404 Coupé ist mehr Italiener als Franzose: Die Karosserien wurden bei Pininfarina um angelieferte 404-Chassis herumgebaut. Leider vergaßen hierbei die Techniker in Sochaux, eine Dose Hohlraumwachs mit nach Turin zu schicken...

Ein gutes 404 Coupé zu finden, hatte ich eigentlich schon aufgegeben“, erinnert sich Matthias Giersche. Der Peugeot-Freund aus Bonn hat schon etliche Jahre der Schrauberei an den „Löwenautos“ hinter sich, eingeschlossen ein jahrelanger beruflicher Afrika-Aufenthalt, wo alte Peugeots noch immer zum Straßenbild gehören. Etliche 404 und 504 gingen durch seine Hände. Manche exportierte er auch auf eigener Achse nach Nordafrika. Doch diese seligen Abenteuer-Touren der

achtziger Jahre sind mittlerweile nicht nur für Giersche vorbei. „Die Wagen, die mich am meisten interessieren, sind längst Oldtimer geworden. Und ein 404 Coupé hat in meiner Sammlung einfach noch gefehlt. Das ist schon immer selten gewesen, und längst werden fast nur noch Top-

exemplare zu Mondpreisen angeboten. Oder absolute Wracks. Auch zu Mondpreisen...“

Die Käufer-Falle bei 404 Cabrio und Coupé: Wer sich nicht auskennt, rechnet nicht mit einer derart schlechten Ersatzteilversorgung, wie sie sich für die schönsten Modelle



Ein Sattler polsterte die Sitze auf und fertigte neue Bezüge

Schon die Limousine überzeugte neben ihrer grundsoliden Technik durch Eleganz. Das **Peugeot 404 Coupé** setzte noch einen drauf: Der Beau aus Sochaux war in den sechziger Jahren das edelste Pferd im Stall



404

Nahezu jedes Coupé-Anbauteil ist ultraselten – auch der originale Rückspiegel



der 404-Baureihe darstellt: „Peugeot kennt man als Großserienhersteller, und die Versorgung mit Technikteilen bereitet auch bis heute kaum Probleme. Doch 404 Coupé und Cabrio wurden bei Pininfarina in Italien gebaut. Alles, was nicht mit der Limousine identisch ist, ist heute fast nicht mehr zu kriegen. Und Nachfertigungen lohnen sich wegen der geringen Stückzahlen auch nicht.“

Matthias Giersche hat gute Kontakte in der Peugeot-Szene, doch lange findet sich kein geeignetes Auto. Bis Gevatter Zufall hilft: Ein Freund startet in den Frankreich-Urlaub und Giersche gibt ihm auf den Weg, sich ruhig zu melden, falls ein brauchbares 404 Coupé auftauchen würde: „Es war nicht hundert Prozent ernst gemeint, denn am Wegesrand stehen diese Autos auch in Frankreich längst nicht mehr rum. Und dann ruft er mich ein paar Tage später wirklich an: Hinter einer Werk-

statt nahe Arles stehe ein weißes Coupé. Auf meine Frage nach dem Zustand meinte er nur trocken ‚Wir haben schon Schlimmere gesehen‘. Der Chef könne die Besitzerin fragen, ob sie sich davon trennen würde.“ Die Nachfrage bringt die Geschichte des 1967er-Exemplars ans Licht: Es stammt aus Erstbesitz und parkt schon fünf Jahre auf dem Schotterplatz hinterm Haus. Eigentlich sollte es nach einem Motorschaden repariert werden. Das defekte Triebwerk plus ein weiteres liegen im Innenraum. Sitze und Teppiche sind ausgebaut und wild in den Trümmerhaufen aus Motoren, Teppichen und Kleinteilen hingestopft. Drinnen steht das Wasser, draußen blüht der Rost. Der Tod des Besitzers brachte seinerzeit die geplante Instandsetzung zum Erliegen. Allerdings wollte sich seine Witwe von dem Auto,



Wer ein strukturell gesundes Coupé sucht, muss viel Glück haben – oder sich so wie Matthias Giersche selbst eins aufbauen



Familienähnlichkeit: Wie schon bei der Limousine zeichnete auch fürs Design des Coupés Pininfarina verantwortlich. Das Fiat 1600 Coupé sieht dem Peugeot sehr ähnlich. Natürlich stammt das auch von Pininfarina



Der Besitzer

▶ Peugeots begleiten **Matthias Giersche** (56) seit Langem: Schon neben dem Studium beschäftigte er sich mit der Reparatur von 404 und 504. Und bereits in OLDTIMER PRAXIS 10/2013 war er mit einer 404 Limousine zu sehen. Die gehört ihm nicht mehr, ihr heutiger Besitzer kommt aber gelegentlich zum Schrauben vorbei.

in dem viele Erinnerungen stecken, zunächst nicht trennen. „Aus dem Sanierungsfall war in der Zwischenzeit ein Wrack geworden. Aber eben ein komplettes. Fast alle seltenen Teile waren vorhanden und zumindest rettbar. Am nächsten Tag meldete sich mein Freund wieder: Die Witwe sei verkaufsbereit, ich könne das Auto haben – für 600 Euro. Egal ob Restaurierungsobjekt oder Teileträger: Da musste ich nicht mehr überlegen. Mein Freund hat das Geld direkt vor Ort für mich bezahlt. Das hatte das Urlaubsbudget noch hergegeben. Er hatte danach noch eine erholsame Zeit in Frankreich...“

Einige Wochen später stehen Matthias Giersche und Joop van Zadel-

hoff, Freund und 404-Kenner aus Kitzingen, mit dem Hängergespann auf dem Werkstatthof. Sie bringen den Wagen mit einer wohltemperierten Mischung aus Gewalt und Gefühl zum Rollen, sodass er auf dem Trailer in seine neue Heimat umziehen kann. „Joop hat selbst ein 404 Coupé in Arbeit und bot mir direkt ein paar Kleinteile an. Und insgesamt war das Auto zwar blehmäßig fertig, dafür aber frei von Basteleien. Etwas wesentlich Besseres würde wohl kaum mehr auftauchen – also habe ich mich daheim an die Restaurierung gemacht.“

Das Zerlegen bringt erwartungsgemäß Rost, Rost und nochmals Rost an den Tag. In Matthias Giersches

Schrauberhalle gibt es übrigens keine Hebebühne – und so hat er die leerräumte 404-Karosserie kurzerhand auf die Seite gekippt! Ein Freund hat sich bereit erklärt, die Schweißarbeiten zu übernehmen. Die Voraussetzungen schafft der Besitzer: Einsamen Kratzstunden am verdreckten Bodenblech folgen viele Autobahnkilometer auf Ersatzteiltouren. Eine gebrauchte Fronthaube findet sich, Joop van Zadelhoff spendet ein Gestell für den Fahrersitz – tatsächlich das einzige Teil, das fehlt. Sämtliche Reparaturbleche fertigen Giersche und sein Blech-Helfer selbst an: „Es gibt nichts. Und auch die Gebrauchtteile sind nicht einfach von Auto zu Auto tauschbar, denn jeder

▶ Aus erster Hand, mit zwei Motoren, dafür ohne Fahrersitz



Nach einem Motorschaden war der 404 bei einer Werkstatt in Frankreich gestrandet. Es kam noch zum Ausbauen des kaputten Triebwerks, dann starb der Besitzer. Dessen Witwe wollte sich vorerst nicht von der rostigen Autobastelle trennen. Fünf Jahre später war der Zeitpunkt gekommen: Für 600 Euro wechselte das Wrack Besitzer und Land. Mangels Hebebühne kippte Peugeot-Fan Giersche die Karosserie kurzerhand auf die Seite. Nahezu alles Blech unterhalb Kniehöhe war zu ersetzen



Wagen ist ein Einzelstück. Flapsig kann man sagen, dass die zusammengeschweißten Bleche damals eigentlich erst mit Zinn und Spachtelmasse zu einem Peugeot 404

Coupé modelliert wurden“, lacht der Kenner.

Am übelsten sieht der Boden aus: Durch chronisch undichte Scheibengummis dringt beim Coupé fast immer Wasser ein, das die Teppiche durchnässt und von oben den Rost fördert. Von unten, beschleunigt durch Beschuss mit Splitt und Streusalz, knabbert die Korrosion auch stets munter. Vor allem in Richtung Mitteltunnel zeigt sich bei Matthias Giersches Peugeot heftiger Befall. Mehrere fast quadratmetergroße Reparaturbleche setzt sein Schweißer ein. Auch die Endspitzen, Teile der Radläufe, der



„Die halbe Karosserie wurde einst aus Sochaux nach Turin geliefert. Im vorderen Querträger gibt es sogar das Loch fürs Motorhaubenschloss der Limousine!“

Matthias Giersche

Lüftungskasten über der Schottwand, die Seitenfensterrahmen und die Übergänge der Schweller zu den A-Säulen sind komplett marode. „Immerhin waren die vorderen Kotflügel noch ordentlich. Die sind von Haus aus verschweißt, und man hätte sie ausbohren müssen, wenn darunter der Rost gesessen hätte. Das blieb uns erspart – nur die hinteren Enden mussten wir kappen, denn der Bereich von A-Säule und Schwellerübergang ist sonst nicht vernünftig zu reparieren. Hier haben die Turiner eine Meisterleistung vollbracht: Bis zu sieben Lagen Blech treffen werksseitig aufeinander! Mit etwas Hohlraumwachs hätte das vielleicht auf Dauer gehalten. So aber geriet das zum Feuchtbiotop.“

Interessanterweise zählen die Türen nicht zu den Blech-Schwachstellen. Sie sind auch an diesem Auto einwandfrei, die hintere Haube lässt sich ebenfalls mit überschaubarem Aufwand retten. Die Motorhaube hingegen tauscht Matthias Giersche



Die Technik gilt als problemlos: Der 74 PS starke Vierzylinder ist auch eigentlich ersolid. Dieses Auto war leider die Ausnahme...



In chirurgischer Kleinarbeit wurden die Verkleidungen aufbereitet und teilweise mit Leder bezogen



Die Zusatzscheinwerfer sind neu verspiegelt, die Dichtungen der Blinker stammen aus einer Nachfertigungsaktion



Lebenshilfe: Peugeot empfahl auf den Typenschildern die korrekte Sorte der Schmierstoffe

► DIE SCHICKEN GESCHWISTER DES PEUGEOT-BESTSELLERS

404 Coupé und Cabriolet: Die Seltensten der Baureihe

Das Peugeot-Volumenmodell 404 debütierte 1960, seine modische Heckflossen-Karosserie stammte von Pininfarina. Zwei Jahre später kamen Coupé und Cabrio hinzu – ebenfalls von Pininfarina gestaltet und dort auch gebaut. 10.387 Cabrios und nur 6837 Coupés entstanden bis Anfang 1969 in Turin in Handarbeit. Zum Vergleich: Die 404 Limousine wurde von 1960 bis 1974 fast zwei Millionen Mal gebaut. Die Seltenheit der schnittigen Sondermodelle erklärt auch die praktisch nicht vorhandene Ersatzteilversorgung in puncto Karosserie. Für die Technik ist hingegen nahezu alles lieferbar, denn die hier baugleiche 404 Limousine ist noch immer weit verbreitet. Ersatzteile liefern **Der Franzose Automobiltechnik**, Telefon 04441/9161910, www.franzose.de, **Passion 404**, Am Wald 2, 19217 Heiligeland, Telefon 038875/229411 und **Vollenweider Fahrzeuge**, Wolserstraße 42, CH-8912 Obfelden/Schweiz, Telefon 0041/44/7602671, www.peugeot-teile.com. Ein Forum gibt's unter www.404forum.de, und Betreiber Johan „Joop“ van Zadelhoff hat unter www.peugeot-404.info auch noch eine eigene 404-Fanseite.



gegen das zuvor besorgte Gebrauchtteil, auch wenn klar ist, dass das Einpassen seine Zeit in Anspruch nehmen würde. Schon alleine, weil der Lüftungskasten vor der Frontscheibe, auf den sich die Haube stützt, komplett neu gefertigt werden muss: Das Original ist nur noch in Brüssel vorhanden, da die Wasserabläufe schon lange verstopft waren.

„Gebrauchte Blechteile passen in der Regel nicht: Cabrio und Coupé wurden in Handarbeit gefertigt.“

Matthias Giersche

Im Zug der Restaurierung wechselt der Wagen die Farbe: „Weiß waren die meisten, und weil ohnehin alles zerlegt war, habe ich mich dann fürs seltene Graphitgrau entschieden, das im 1968er-Prospekt zu sehen ist.“ Lack samt Vorarbeit überlässt der 404-Fan einem Profi, der beste Arbeit abliefert. Trotzdem bringt der Zusammenbau neue Überraschungen.

Die Heckklappe will und will nicht passen: „Die Motorhaube von einem anderen Auto sauber einzubauen war einfacher als erwartet. Aber die hintere Klappe saß total schief, obwohl es die originale war. Tagelang hab ich's versucht und am Ende hingenommen, dass sie nicht sauber fluchtet. Wahrscheinlich war das vorher auch schon so. Ich akzeptiere das als Gruß von Pininfarina...“ Auch die Windschutzscheibe mag partout nicht an ihren Platz. Erst versucht sich Matthias Giersche, dann ein Freund, schließlich ein bekannter Karosseriebauer. Der schneidet einfach den Gummi auf, setzt die Scheibe ein und verschließt den offenen Spalt mit Dichtmasse. Man lernt nie aus...

Die vollkommen zerstörte schwarze Innenausstattung bezieht ein Sattler neu – inklusive Tür- und Seitenverkleidungen. „Nur ans Oberteil vom Armaturenbrett wollte er nicht ran. Das ist relativ aufwendig geformt, und er hätte Nähte ziehen müssen, wo original keine waren. Aber es war ohnehin noch relativ gut im Zustand, daher habe ich es trotz Patina wieder eingebaut. So habe ich's ja auch bei den Chromteilen gehalten. Zu viel Glanz sorgt nur dafür, dass man sich nicht mehr traut, mit dem fertigen Auto zu fahren – aus



Ungewohnt steil ragt die Lenksäule in den Innenraum, doch die Sitzposition fühlt sich gar nicht mal übel an



Strahlend schick: Chrom und Aluminium dominieren das 404-Armaturenbrett. Dessen Oberteil trägt die Patina der Jahrzehnte – Ersatz gibt es sowieso nicht!



Auch an einen Kofferraum hatte man bei Pininfarina gedacht. Nur nicht daran, das Reserverad unterzubringen. Egal – es gibt ja den Kofferraum...

Das Magazin der UNBEGRENZTEN Möglichkeiten

**NEU AB
SOFORT
IM HANDEL**

Im gut sortierten
Zeitschriftenhandel
oder versandkostenfrei
(im Inland) unter
www.oldtimer-markt.de
oder ☎ 06131/992-101

Auch im Abo erhältlich:
☎ 06123/9238-282

AMERICAN CLASSICS –
die Pflichtlektüre für alle, die bei
zwei Litern an einen Softdrink und
nicht an eine Hubraumgröße denken.

Ihre Daten werden im Rahmen der DSGVO verarbeitet. Weitere Infos zum Datenschutz ds.vf.vfmz.de
VF Verlagsgesellschaft mbH, Lise-Meitner-Str. 2, 55129 Mainz

OLDTIMER
MARKT

Das MAGAZIN DER UNBEGRENZTEN MÖGLICHKEITEN

1-2021

AMERICAN
classics

6,90 €

AT-LAGE: CHRONISCH
LIEBLOS: NEU KLAR
KURZ: 1967-1970

STREET
Magazine

WILD HORSES

1969 FORD MUSTANG BOSS 302 GEGEN 428 COBRA JET

SMALL BLOCK VS BIG BLOCK

1967 PLYMOUTH BELVEDERE
Auf Streife wie die Cops der TV-Kult-Serie Adam-12

GEISTERSPEEDWAY
Warum in North Carolina ein Stück
NASCAR-Geschichte verrottet

POWER-UPGRADE
Umrüstung von Zwei- auf Viertaktvergaser

1949 PACKARD EIGHT
Austausch im Golden Anniversary Sedan

1967 CHEROKEE XJ



Im 1968er-Prospekt ist ein Coupé in gleicher Farbe zu sehen. Das gab den Ausschlag zum Umlackieren

Angst, es könnte eine Mücke auf der Scheibe zerschellen.“

Glücklich kann sich Matthias Giersche schätzen, dass Rückleuchten und Blinker gläser intakt sind, sie werden mittlerweile in Gold aufgewogen. Und bei den Dichtungen der Blinker hat er den richtigen Riecher: „In Frankreich gab es vor ein paar Jahren mal eine kleine Serie von Nachfertigungen. Ich hatte mir blind einen Satz geordert. Der ist heute eingebaut, hält hervorragend und passt auch gut. Mittlerweile sind diese Repros wieder ausverkauft.“ Einfach zu besorgen, weil baugleich mit der Limousine, sind die Scheinwerfer.

„Der originale Motor war kaputt. Der mitgelieferte Ersatz passte nicht. Und der bei der Restaurierung eingebaute Motor ging auch direkt kaputt...“

Matthias Giersche

Die Zusatzlampen im Kühlergrill hingegen gibt es wieder einmal gar nicht: Sie werden beim Profi neu verspiegelt.

Technisch ist ein Peugeot 404 keine Herausforderung: Der Hecktriebler ist einer der zuverlässigsten Pkw

der Sechziger, Matthias Giersches Exemplar hat zudem bereits den fünffach gelagerten Motor. Trotzdem ist er defekt, was ungewöhnlich ist. Der mitgelieferte Ersatzmotor stellt sich als Relikt eines Peugeot 504 mit Einspritzung heraus und passt nicht. „Das war fast egal, Motoren hatte es bei mir genügend angespült“, erwähnt der Restaurierer den Segen des frühzeitigen Sammelns.

Noch seltener als ein Motorschaden sind zwei Motorschäden. Hier klappt's in Vollendung: „Den festen Originalmotor hatte ich gar nicht angerührt, sondern einen passenden aus meinem Fundus genommen. Der lief – bis ihn nach ein paar hundert Kilometern das große Klappern erliefte. Damit nicht noch der dritte Motor in diesem Auto stirbt, habe ich den nächsten aus dem Regal vorm Einbau überholt.“ Mit neuen



Laufbuchsen, Pleuellagern und eingeschlifften Ventilen läuft Nummer drei seidenweich... „Demnächst werde ich mir den Originalmotor vornehmen. Ersatzteile sind da, und es ist schon nett, irgendwann mal wieder mit ‚Matching Numbers‘ zu fahren.“

Neben dem Motor hat nach Abschluss der Restaurierung auch der Regler der Drehstromlima den Dienst quittiert. Ein Anruf bei Bosch genügt, und das Neuteil kommt frei Haus. Ähnlich sieht es auch bei den Bremsen aus, nur der Hydrovac-Bremskraftverstärker muss in Kleinarbeit repariert werden.

TÜV und H-Abnahme sowie die Zulassung geraten zur Formsache. Die Motoren-Malaise beginnt erst später. Doch mittlerweile ist der 404 vollendet, zuverlässig und glänzt mit der Herbstsonne um die Wette. Und jetzt, Herr Giersche?

„Jetzt habe ich ein Peugeot 504 Bimobil als neues Projekt gekauft. Schrauben finde ich fast reizvoller als Fahren. Nur mit Rost mag ich nicht mehr so viel zu tun haben...“

Text: D. Bartetzko / Fotos: A. Beyer



Die Zusatzscheinwerfer waren ab 1967 Serienausstattung, ebenso die größere Blinker/Standlichtkombination. Kaum zwei Jahre später endete die Produktion