

GISELLE, ma Belle

Ihrem Liebhaber zaubert „Giselle“ bei jeder Gelegenheit ein Lächeln ins Gesicht. Dabei war das Schicksal dieses **Peugeot 304 S Cabrio** lange ungewiss. Ursprünglich ging der Besitzer mit einer anderen 304-Schönheit fremd. Die war jedoch mehr Schein als Sein...



Heute ist die Beziehung zu seiner korallroten „Mademoiselle Giselle“ heiß und innig, am Anfang stand große Ernüchterung. Denn wie beim 304 Cabrio oft genug geschehen, fiel auch Bernd-Michael Langer zunächst auf den schönen Schein einer Angeboteten rein, ohne ihr etwas genauer unters Blechkleid zu gucken.

Auf den, sagen wir mal, nicht eben glücklichen Beginn seiner Cabrio-Erfahrung mit dem 304 blickt Bernd-Michael Langer inzwischen ganz ohne Gram zurück. Dabei sind



Unverkennbar Peugeot: Die filigranen Schriftzüge dürfen nicht fehlen, hier sind sie nahezu makellos

Episoden wie ein gerissener Zylinderkopf ganz sicher keine Lappalie... „Das weiße Cabrio, in das ich mich ursprünglich verguckt habe, war unterm Strich leider auch blechmäßig ein echter Blender. Aber wie das so ist, man lässt sich von so einer Schönheit auf den ersten Blick ja schnell verleiten, und damals hat das Bauchgefühl halt gestimmt!“

Die Affinität zu französischen Autos begann für den früheren Apotheker aus Aßlar mit einer Reihe von Citroën, „als ich dann ein richtig offenes Auto haben wollte, kam mir das Peugeot-Cabrio schnell in den Sinn, zumal die 304-Version ja auch bei uns nicht ganz so selten ist.“

Im Juni 2018 erwarb Langer in Hahnau sein vermeintliches Traumaauto von der Vorbesitzerin. Mit dabei einige Unterlagen, die zumindest einige Rückschlüsse auf die Historie des 1973er 304 S zuließen. Etwa, dass dessen weißer Lack nicht original und das Auto zuvor silber war, dass 1979 bereits erste Blecharbeiten erfolgten, genauso wie 1985, 1987 und 1996, 2006 und zuletzt nochmal 2014... Der 304-Fan erinnert sich: „Im Kaufvertrag war korrekt vermerkt, dass der Originalmotor bereits 1975 in einer Vertragswerkstatt durch ein neues Aggregat getauscht wurde, und das lief bei der Probefahrt auch problemlos. Aber ich



Immer optimistisch:
Der Doppelvergaser
zickt mitunter, aber
Besitzer Bernd-Michael
Langer ist mit seiner
automobilen Her-
z-dame längst
happy



Hingucker: Das charmante Cockpit mit
den typischen Jaeger-Instrumenten



Zu ihrem Spitznamen
kam „Mademoiselle Giselle“
durch die Gattin des Besitzers

konnte nicht ahnen, dass dem Vier-
zylinder dann viel schneller die Pus-
te ausgehen sollte, als mir lieb war!“

Kaum zwei Monate nach dem Kauf
kam dem noch frischen Besitzer-
Glück ein kapitaler Motorschaden in
die Quere: Der gerissene Kopf war
dabei nur ein Teil des Problems. Auch
der Unterbau des an sich famosen
Vollalu-Vierzylinders hatte eine Re-
vision nötig. Ein Fachbetrieb demon-
tierte den Block, zog die Grauguss-
Laufbuchsen und honte sie. Viel
mehr geschah jedoch zunächst nicht,
denn unser 304-Freund wollte gleich
Nägel mit Köpfen machen und hatte
sich inzwischen mit einem weiteren
hessischen Fachbetrieb verständigt,
der sich des kompletten Peugeot-
Cabrios annehmen sollte. „Es stand
damals schnell fest, dass es sich kaum

lohen würde, das verpfuschte Blech
zu retten“, erinnert er sich an die er-
nüchternde Bestandsaufnahme. Na-
ja, und dann ergab es sich eben, dass
sich in Bayern ein deutlich besserer
304 S von 1975 als Restaurierungs-
basis auftreiben ließ.“

Damit kommt „Mademoiselle Gi-
selle“ ins Spiel – mit der Bernd-Mi-
chael Langer auf diesen Seiten die
fröhlichen Foto-Runden am Rande
seiner ostfriesischen Wahlheimat
Emden gedreht hat. Die umfangrei-
che Foto-Dokumentation über Gi-
selles Gesundheit gibt tiefe – und
typische – Einblicke in die als überaus
korrosionsfreudig bekannte Cabrio-
Materie, über die mancher Kenner
sagt, sie roste nicht nur in etlichen
versteckten Ecken, sondern auch dort,
wo überhaupt kein Blech vorhanden
sei... Ganz so dramatisch war's in die-
sem Fall nicht, das korallrote S-Cabrio
benötigte aber dennoch eine inten-



Das mit weichem
Kunstleder eingekleidete
Mobiliar ist genauso
gemütlich, wie es aussieht.
Die üppig geformten Kopf-
stützen gab's beim
Cabrio S schon ab Werk

Die knappe Kapuze sitzt prima, im Zuge der Restaurierung wurde sie ebenfalls erneuert



Der revidierte Vierzylinder zeigt sich von seiner besten Seite, thermische Probleme sind nicht zuletzt dank des neuen Kühler-Netzes passé



Der Besitzer

> An der friesischen Nordseeküste lässt der gebürtige Hesse **Bernd-Michael Langer** (75) seiner Peugeot-Leidenschaft freien Lauf, Offenfahren ist für den Wahl-Ostfriesen aus Emden Ehrensache!

sive Blech-OP: „Giselle war ein abgebrochenes Restaurierungsprojekt, kam aber auf den ersten Blick mehr als Scheunenfund daher und hatte wohl 20 Jahre trocken gestanden. Beim Kauf war die Technik noch drin, dafür wenig vom Interieur, und die geschraubten Kotflügel und die Motorhaube fehlten. Aber die Blechsubstanz war weitgehend original und nicht verbastelt, und darauf kam's ja an“, resümiert der Besitzer.

Um das Blech fachgerecht zu sanieren, mussten zunächst Antrieb, Achsen und der vordere Fahrschemel raus – auf den wir gleich noch zurückkommen. Angeknabberte Bereiche wie die Schweller, die vorderen

Stehbleche oder das kariöse Bodenblech waren für die Fachwerkstatt keine Überraschung, gehören sie doch ebenso zu neuralgischen 304-Baustellen wie das untere Heckabschlussblech, das es hier im Bogen auf der linken Seite großflächig erwischt hatte. Die verschweißten hinteren Seitenteile sind ebenfalls oft mit Vorsicht zu genießen, insbesondere am Übergang zum Schweller. In diesem Fall galt es, das korrodierte untere Viertel auf der rechten Seite zu erneuern und zugleich die darunter liegende Blechstruktur instand zu setzen, die der Rost ebenfalls unterwandert hatte. Nicht zuletzt waren auch die hinteren Federbeinkästen

betroffen, die nach unten offen und mit einem eingesetzten Kasten verstärkt sind. Zwischen den Blechen wuchert der Rost, und wenn die oberen Ecken der Innenraumrückwand offensichtlich faul sind, ist in der Regel das ganze Konstrukt fällig.

Alles in allem erfordert die hochkomplexe 304-Blechstruktur nicht nur reichlich Know-how, sondern auch viel Improvisation, denn das Thema Reparaturbleche ist mangels Nachschub schon lange keins mehr... Kein Ersatz ist im Übrigen auch für die vorderen Federbeine erhältlich – die neben dem schon erwähnten Fahrschemel als echte Achillesferse des 304 gelten. Sie haben regelrech-



te „Sollroststellen“ am Übergang zum unteren Federteller, der irgendwann einfach wegbricht.

Der Fahrschemel ist für seine Korrosionsfreudigkeit ebenfalls berüchtigt, weil der hohle und kaum konservierte Achskörper (zu) kleine Abflusslöcher hat, die zumeist verstopft sind. Feuchtigkeit bleibt drin – und das Teil gammelt auf kurz oder lang durch. Das traf auch in diesem Fall zu. Problem: Reparaturschweißungen sind hier wie bei den Federbeinen nicht drin! „Wenn man solche Teile im ordentlichen Zustand schon beizeiten zur Seite gelegt hat, hilft das natürlich. Aber wie viele Hobby-schrauber können sich das langfristig erlauben?“, sagt unser 304-Mann, der mit seiner Giselle insofern ganz klar vom umfangreichen Fundus seiner Werkstatt profitiert hat.

Ein gutes Jahr verging, bis die Cabrio-Rohkarosse fertig saniert war und mitsamt gebrauchter Anbauteile (darunter Kotflügel und Motorhaube von Langers weißem Cabrio) beim Lackierer landete. Zwischendurch hatten die Peugeot-Profis sich bereits um die Revision der Technik bemüht, die nachvollziehbar unter Standschäden litt. Die dazu nötige Versorgung mit Repros und Neuteilen über bekannte Quellen wie *Der Franzose* (www.franzose.de) oder die *Serie 04* (www.serie04.com) ist vergleichsweise gut. Den an sich robusten Alu-motor mit auswechselbaren Grau-

TECHNISCHE DATEN

Peugeot 304 S Cabriolet (1975)

Motor: Vollalu-ohc-Vierzylinder (XL35), vorn quer (Duplexkette), zwei Ventile pro Zylinder; Verdichtung 8,8:1, Doppelvergaser Solex 35 EEISA

Hubraum: 1288 ccm (B x H: 76 x 71 mm)

Leistung: 75 PS bei 6100 U/min
100 Nm bei 4500 U/min

Maße (L x B x H in mm):
3760 x 1560 x 1320

Leergewicht: 895 kg

Bauzeit: 1972-1975

Stückzahl: 9434
(1970 bis 1972:
304 Cabrio mit 65 PS;
9213 Exemplare)

„Giselles Blech-substanz war weitgehend original und nicht verbastelt, und darauf kam's ja an!“

Bernd-Michael Langer

Aus dem Restaurierungsalbum



Die originale Antriebseinheit war an Bord: Die „Matching Numbers“ spielten zunächst...



...aber eine untergeordnete Rolle, denn wie so oft galt es, das Blech zu retten



Übergang Schweller zum Seitenteil: Nur eine der vielen Baustellen, die der Rost bei diesem Exemplar verursachte



Der marode Vorderachskörper musste raus, das erleichtert den Zugang zum Antrieb



Auch obenrum gab's einiges zu richten, die „kosmetischen“ Eingriffe gelangen mit Bravour



Nicht rund 80.000 Kilometer Laufleistung, sondern langer Stillstand hatte den Laufbuchsen des Alu-Vierzylinders zugesetzt



Hübsch gemacht und kurz vor der „Hochzeit“: Der revidierte Block erhielt frische Buchsen mitsamt neuen Kolben



Nur um Nuancen anders: Ab Werk waren die Schweller-Einstiegsbleche schwarz, hier sind sie in Wagenfarbe lackiert



Offenbarung: Im Cockpit des Cabrios geht's nicht allzu stürmisch zu, was der Vorteil der vergleichsweise hohen Gürtellinie ist



Offen für (fast) alles: Der riesige Cabrio-Kofferraum schluckt locker das Reisegepäck für Zwei, dazu hat's ja noch den Gepäckbügel obendrauf



guss-Laufbuchsen bekommt man damit wieder auf Vordermann, ebenso die Bremsanlage. In puncto Fahrwerk gilt es dagegen, auf Glückstrefen zu hoffen, gibt's hier doch durchaus Lücken in der Teileversorgung.

Der Vollendung von Giselle stand im Sommer 2020 dennoch nichts mehr im Wege – „nach den ersten Ausfahrten war ich begeistert, auch wenn es noch mit Kleinigkeiten wie den Türschlössern oder den Fensterhebern haperte“ erinnert sich unser 304-Freund. Eine größere Baustelle tat

sich dann allerdings im folgenden Sommer auf: Das unterhalb des Vierzylinders verblockte Getriebe machte beim Schalten Ärger, das heißt, die gesamte Antriebseinheit musste nochmal raus... Inzwischen ist auch ein kerngesunder Kühler mit neuem Leitungsnetz an Bord, und ein zweiter liegt sogar im langsam aufgestockten Fundus des Ex-Apothekers – der sich mit „Kopfschmerzen“ ja nun nicht nur von Berufs wegen auskennt...

Text: F. Schobelt / Fotos: S. Lindloff

> EVOLUTION DES OFFENEN ERFOLGS

Das 204 Cabrio debütierte vor 60 Jahren

Auf Basis der von Pininfarina gezeichneten 204-Limousine entwarf der italienische Maestro auch den eleganten offenen Zweisitzer mit kürzerem Radstand, der Anfang 1967 in den Verkauf ging. Anders als 204-Viertürer und Break, die bis 1976 parallel zur 304-Reihe weiterproduziert wurden, löste das 304 Cabrio den fast baugleichen Vorgänger 1970 ab (was auch fürs Coupé galt). Technisch verbessert und optisch „modernisiert“, blieb der offene 304 so bis Sommer 1975 im Programm.



Nachgerüstete AHK für alle Fälle: Mit seinen 75 PS ist der 304 S allemal zugkräftig!