



Text und Bilder:
Heinz Ammann

«Was? En 404? Kenni!»

Nicht nur einer hat im Laufe der Zeit versucht, die Dreierzahl mit der Null in der Mitte zu kopieren: Bristol, Moskvitsch, Porsche und viele andere. Keiner ist an den wohl hartnäckigen Advokaten des Unternehmens Peugeot vorbeigekommen, und so blieb die weltberühmte Zahlenreihe im Unternehmen. Im Amicale-Peugeot Veteranen-Club Schweiz ist mit ein paar lächerlichen Ausnahmen wohl jede der im Laufe der Zeit doch recht gewachsenen Anzahl an Nummernkombinationen vertreten. Eine aber ist vielen Menschen noch in bester Erinnerung: die 404!

Der Peugeot 404 ist jedem von uns schon einmal in irgendeiner seiner faszinierenden Formen begegnet. Ob als Limou-

sine, Break, Pick-up, Cabriolet oder sogar Coupé. Kein Wunder, denn er wurde insgesamt in allen Variationen zwischen

1960 und 1988 (!) auch beinahe 3 Millionen Mal gebaut. Wer erinnert sich nicht an den legendären Peugeot 404 Break



Die früheren 64er-Modelle mit dem Balkentacho, eines sogar mit Lederausstattung, das andere mit dem seltenen weissen Armaturenbrett, der 74er mit sportlichen Rundinstrumenten (ab 1965) und Automatikgetriebe.



Familiale – halbe Schulklassen fanden darin Platz! Das Gepäck reiste gut in Plastikfolien eingehüllt auf dem über 2 Meter langen, an sechs Punkten fest verschraubten Dachständer mit weit über 100 kg Nutzlast. Daneben der spartanisch ausgestattete 404 Break Commerciale mit oder ohne hintere Scheiben, in jedem Fall aber mit einfachem Lenkrad, ohne Hupring und mit einem Loch im Armaturenbrett anstelle des verschliessbaren (Blech-)Deckels. Wie auch immer – tempi passati.

Bis heute sieht man ab und zu eines dieser Fahrzeuge, das wohl seinen Weg nicht mehr rechtzeitig auf den afrikanischen

Kontinent gefunden oder sich gar – dank miserabler Rostvorsorge – lange vor seiner Technik in Nichts aufgelöst hatte, auf unseren Strassen. Schuld sind Männer wie zum Beispiel Bruno Salzgeber oder Christoph Schmid, die dieses Auto aus 1001 Gründen lieben und deswegen auch mit viel Aufwand am Leben erhalten. Wobei natürlich gesagt werden muss, dass sich der Aufwand rein von der Technik her in überschaubaren Grenzen halten lässt. Und wenn der Rost einmal «gemacht ist» und winterliche Strassen gemieden werden, hält so ein Pöscho ewig.

Familienkutsche

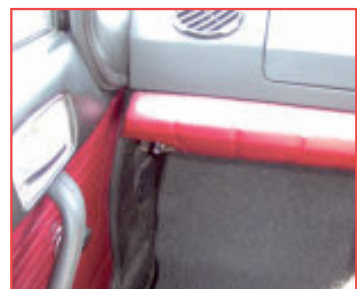
Nein, Raketen waren die braven Familienkutschen, die immerhin von keinem Geringeren als Pininfarina gezeichnet worden waren, nie und sie sollten auch gar nicht sein. Obwohl... Der «Injection», damals noch ein Zauberwort und dank seiner mechanischen Kugelfischer-Einspritzanlage mindestens 30 km/h wert, soll doch den einen oder anderen Fahrer weit sportlicherer Fahrzeuge vor allem in Kurven in Verlegenheit gebracht haben. Aber damals musste ja auch noch nicht jeder Kleinwagen bei 250 km/h elektronisch abgeriegelt werden, um ihn vom Fliegen abzuhalten.



Beim Schweizer Importeur offiziell nach Genf bestellt: ein 404 mit Rechtslenkung.



Ungewohnte Perspektive aus dem 404 mit Rechtslenkung.



Beim 404 mit Rechtslenkung ist alles nach rechts gewandert – bis auf den Zugknopf für die Motorhaube.



Anfänglich beanspruchte das Reserverad viel Koffer-Raum, bevor es 1966 unter den Boden versetzt wurde. Zog man an der Falle an der Rückwand, fiel einem das Rad auf den grossen Zeh.



Nach den schönen und sehr typischen anfänglichen Chromgriffen wurde bald auf Plastikteile zurückgegriffen. Das machte die Türen innen nicht unbedingt schöner.

Der 404 war einfach und auf eine lange Lebensdauer hin konstruiert worden. Vom Charakter seines Vorgängers her, dem 1955 präsentierten 403, war er meilenweit entfernt und auf seine Art sogar luxuriös. Vor allem aber war er ge-

räumig, komfortabel und nicht soooo teuer, sodass sich auch mittelständische Familien dieses Auto leisten konnten und nicht nur Kommunalbetriebe wie Polizei, Feuerwehr, Ambulanzen usw.

Über den Peugeot 404 könnte man Bücher schreiben, was selbstverständlich auch unzählige Male getan wurde. Im Rahmen der bemerkenswerten 25-Jahr-Feier des Amicale Peugeot Veteranen-Club Schweiz interessiert uns aber für einmal nicht nur technischer Kram, sondern einfach, was von einer einzigen Modellreihe noch so auf den Strassen herumfährt. Was zum Beispiel sammelt sich im Laufe der Jahre so alles in einem Markenclub an? Ist es zsigmal das Gleiche in drei Farbtönen, oder steckt da wohl mehr dahinter? Schaut sich der aufmerksame Betrachter die vier Fahrzeuge hier auf den Bildern an, sieht er zwar von weitem schon immer in etwa das gleiche Auto. Aber eben; nur in etwa. Jedes lässt sich markant vom anderen unterscheiden – und sei es nur durch seine Geschichte.

Bruno Salzgeber aus Grellingen öffnet sein Garagentor und gibt den Blick auf nicht weniger als drei Peugeot 404 frei. Der eine, rot, ein 404 SL Injektion von 1964 mit Lederausstattung und 130 000 km auf dem Zähler, wurde vor ein paar Jahren gänzlich und umfangreich restauriert.





«Der geht ab wie ein Rakete; 170 km/h liegen da locker drin!», so der stolze Besitzer. Daneben der bordeauxrote 74er mit automatischem Getriebe im absoluten Originalzustand mit den zum langen Autoleben gehörenden Kratzern und Schrammen. Er gehört einer Gruppe von Peugeot-Liebhabern und stammt aus einem Legat. Oder der elegante tiefschwarze mit Rechtslenkung, der 1971 von einer Genferin als Neuwagen in die Schweiz importiert worden war und zwar offiziell über das Händlernetz (...müsste man eigentlich heute wieder einmal versuchen...). Nach Aussagen des Vorbesitzers, der das Auto aus zweiter Hand gekauft hatte, weiss man, dass Madame nur mit rechts gelenkten Fahrzeugen umgehen konnte. Dass das so bestellte Fahrzeug eigent-

lich für ein Land irgendwo in Übersee gebaut worden war – Kenia oder gar Australien vielleicht –, sieht man am verbauten Nassluftfilter, wie er eben dort eingesetzt wird, wo viel feiner Sand oder Staub anzutreffen ist. Heute hat dieser 404 erst 81 000 km auf dem Buckel. Der beige 404, ein Modell von 1964, gehört seit 1986 Christoph Schmid, der vor allem auf den Originalzustand und das seltene weisse Armaturenbrett mit weissem Lenkrad stolz ist. Nicht nur in technischen oder Ausstattungsdetails, sondern auch in ihrem Fahrverhalten sind diese vier hier präsentierten Peugeot 404 völlig verschieden und anders in der Handhabung. Klar zieht der Einspritzer mit seiner mechanischen Zwangsbeatmung am aggressivsten los und der

Automat mit seinem Dreiganggetriebe am behäbigsten. Komfortabel und weich sind sie alle zusammen – und auch heute noch für unbeschwertes Reisen ein absoluter Genuss.

Selbstverständlich sind im Amicale Peugeot Veteranen Club Schweiz noch viele weitere Peugeot 404, auch Coupés, Cabriolets, Breaks und Commerciales anzutreffen und die hier vorgestellten zeigen nur eine klitzekleine Auswahl. Aus Platzgründen ist es hier an dieser Stelle leider auch nicht möglich, auf technische Details einzugehen.

Im Mai 1988 rollte übrigens nach einer Produktionszeit von 18 Jahren in Nigeria der 2 885 376ste Peugeot 404 vom Band.



Der Einspritzer leistete gegenüber dem Saugmotor (Bild links) mit seinen 76 PS zuerst 80, dann später sogar 88 PS. Dies machte den 404 bis zu 170 km/h schnell – auf zum Porschefahrer Ärgern!



Beim Rechtslenker war die Hälfte des Motorraums praktisch leer, dafür konnten sich die Mechaniker auf der anderen Seite die Finger einklemmen.