



# Die richtige Wahl

**Halbzeit** > Eigentlich sollte es ein Jaguar-E-Type-Coupé werden, doch am Ende rollte ein Peugeot 301D vom Trailer. Ist ja schließlich was ganz Ähnliches...

**Talent hin, handwerkliche Fähigkeiten her: Auf der Suche nach dem richtigen Objekt für eine Premieren-Restaurierung ist man gut beraten, den Ball flach zu halten – das ist auch die Halbzeit-Bilanz eines Peugeot-301-Schraubers, der einst ganz andere Pläne hatte.**

**E**s ist die Verwirklichung eines alten Traums – zumindest teilweise. Robert Krisch wollte schon seit Ewigkeiten ein Auto restaurieren, nun tut er es seit 2007, und der Zwischenstand seiner Bemühungen ist beeindruckend. Das Auto, von dem er einst träumte, ist es allerdings nicht geworden. Statt

eines Jahrhundert-Sportwagens namens Jaguar E-Type steht eine vergleichsweise biedere Peugeot-Vorkriegs-Limousine in der Normgarage, und der 45-jährige Oldie-Fan scheint nicht besonders traurig darüber zu sein. „Weil es mir vor allem ums

Schrauben ging, konnte mir wahrscheinlich nichts Besseres passieren, als keinen gescheiterten E-Type zu finden und stattdessen

den 301er Peugeot aus einer Sammlungsauflösung heraus zu kaufen“, sagt er. „Ich bin nicht vom Fach, und wenn ich auf die vergangenen Jahre zurückblicke, muss ich zugeben, dass ich einiges unterschätzt habe.“

Vor nunmehr sechs Jahren kaufte Krisch den unaufgeregten französischen Mittelklasse-Viertürer des Jahrgangs 1935. Warum? Das Auto war annähernd komplett und rollfä-



## > DATEN UND FAKTEN

### Peugeot 301D

**Karosserie/Chassis:** Ganzstahlkarosserie auf Kastenprofil-Rahmen, vorn Einzelradaufhängung an Querblattfeder und unteren Querlenkern, hinten Starrachse an Halbelliptikfedern, mech. Trommelbremsen

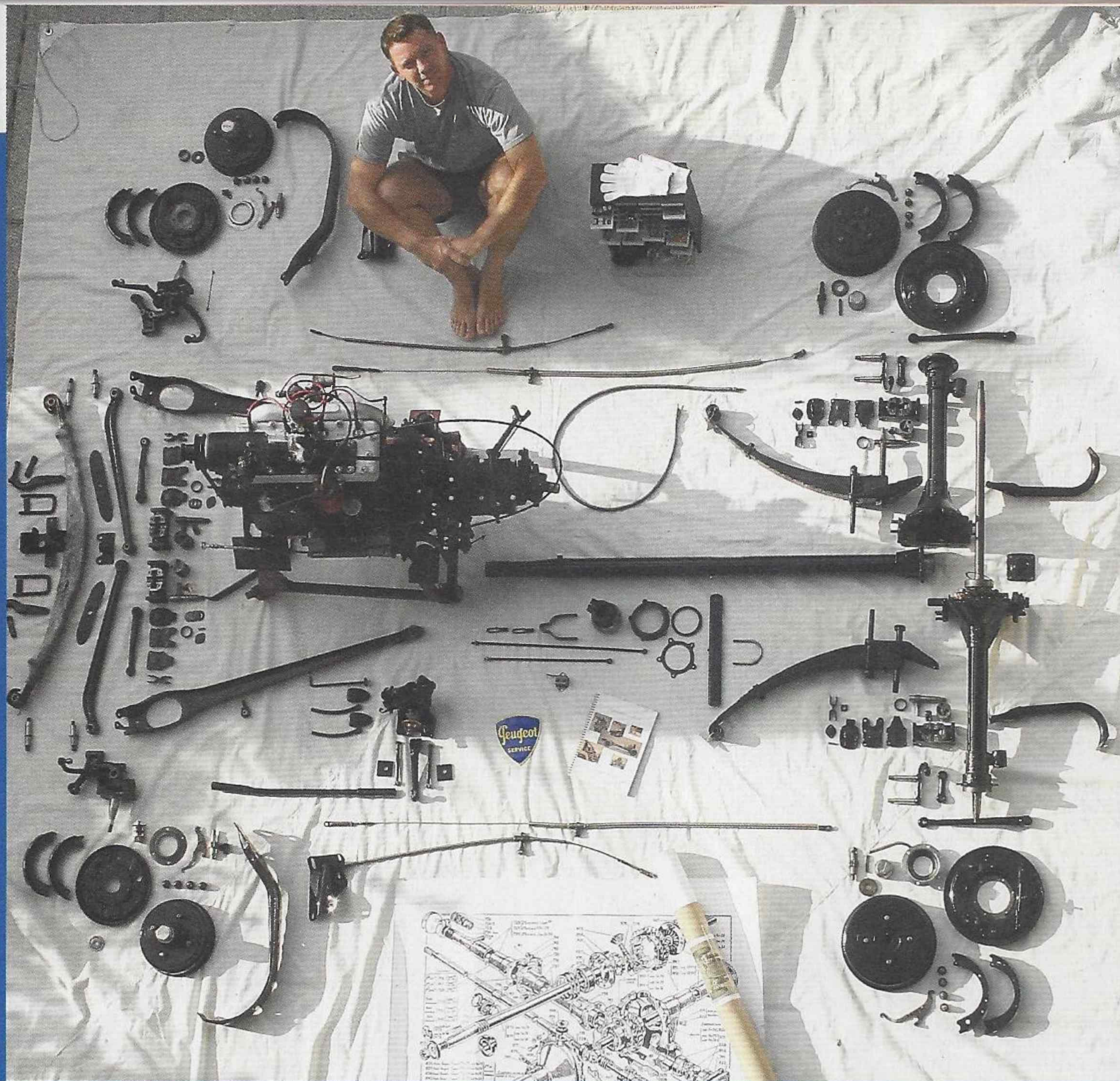
**Motor:** Wassergekühlter Reihenvierzylinder mit stehenden Ventilen

**Hubraum:** 1495 ccm (B. x H.: 72 x 90 mm)

**Leistung b. U/min:** 35 PS bei 4000

**L. x B. x H. in mm** 3800 x 1350 x 1650

**Leergewicht:** ca. 1000 Kilogramm



Simpel aufgebaut: das Chassis. Die Karosse ist binnen fünf Stunden runter



Marke Eigenbau: Die Lagerblöcke des Motors baute unser Schrauber selbst

hig, der Zustand der Technik aber völlig unbekannt. „Den Dokumenten nach muss es Jahrzehnte gestanden haben“, blickt Krisch zurück, der erst einmal Wissen sammelte – in Form von Prospekten, Ersatzteillisten und Reparaturanleitungen.

Sechs Jahre ist es nun her, dass der Wiener vergrößerte Schnittzeichnungen der meisten Baugruppen seines Peugeot an die Werkstattwand pinn-te und das Werkzeug in die Hand nahm. Heute steht ein fein restauriertes „rolling chassis“ da, das nur noch auf Karosserie und Interieur wartet. In ihm stecken bislang etwa

400 Arbeitsstunden und Investitionen im mittleren vierstelligen Bereich. Besondere Probleme? Bislang keine, erklärt der Schrauber: „Wie viele andere Autos seiner Zeit auch ist der 301 beinahe erschreckend einfach aufgebaut – das ist ein Metallbaukasten für große Jungs. Nach einem Wochenende Arbeit war der Wagen in seine wesentlichen Baugruppen zerlegt. Der Rahmen war absolut gerade und nur oberflächlich angerostet. Ein paar Halter richten, strahlen, lackieren – das war's.“

Radaufhängungen, Federn, Lenkung, Bremsen – die Funktion all dieser Teile ist bei solch einem Auto im besten Sinne simpel und vollkommen nachvollziehbar. Wenn auch ein Dorfschmied in den Dreißigern mal eben



**Der Besitzer**

› Robert Krisch (45) ist gelernter Krankenpfleger, koordiniert heute einen Pflegedienst und war dringend auf der Suche nach einer handfesten Feierabendgestaltung, die er in Gestalt des Peugeot fand. Seine Bilanz: „Vorkriegsoldies können der perfekte Hobbyeinstieg sein.“

eine Vorderachse richten konnte ist klar, dass deren Restaurierung 80 Jahre später kein Hexenwerk ist.

Der Motor des Peugeot ist ein völlig konventioneller, langhubiger 1465-Kubik-Seitenventiler, der 35 PS leistet. Robert Krisch zerlegte ihn komplett, schon um auf Nummer sicher zu gehen, stieß aber auf keine Schäden. „Streng genommen hätte ich alles nur reinigen und wieder zusammenstecken können. Geschliffen werden musste nichts, aber da alles schon mal vor mir lag habe ich Dinge wie die Lagerschalen gewechselt. Die Versorgung mit Verschleißteilen ist in Frankreich übrigens noch noch immer recht gut, auch das hilft. Außerdem gibt es dort eine kleine aber rührige Interessengemeinschaft, den

› **Stück für Stück: einige restaurierte Bauteile**



Oben Blattfeder, unten Querlenker: die Vorderradaufhängung des 301



Überholen, nicht tauschen: Das Zerlegen der Stoßdämpfer ist kein Hexenwerk



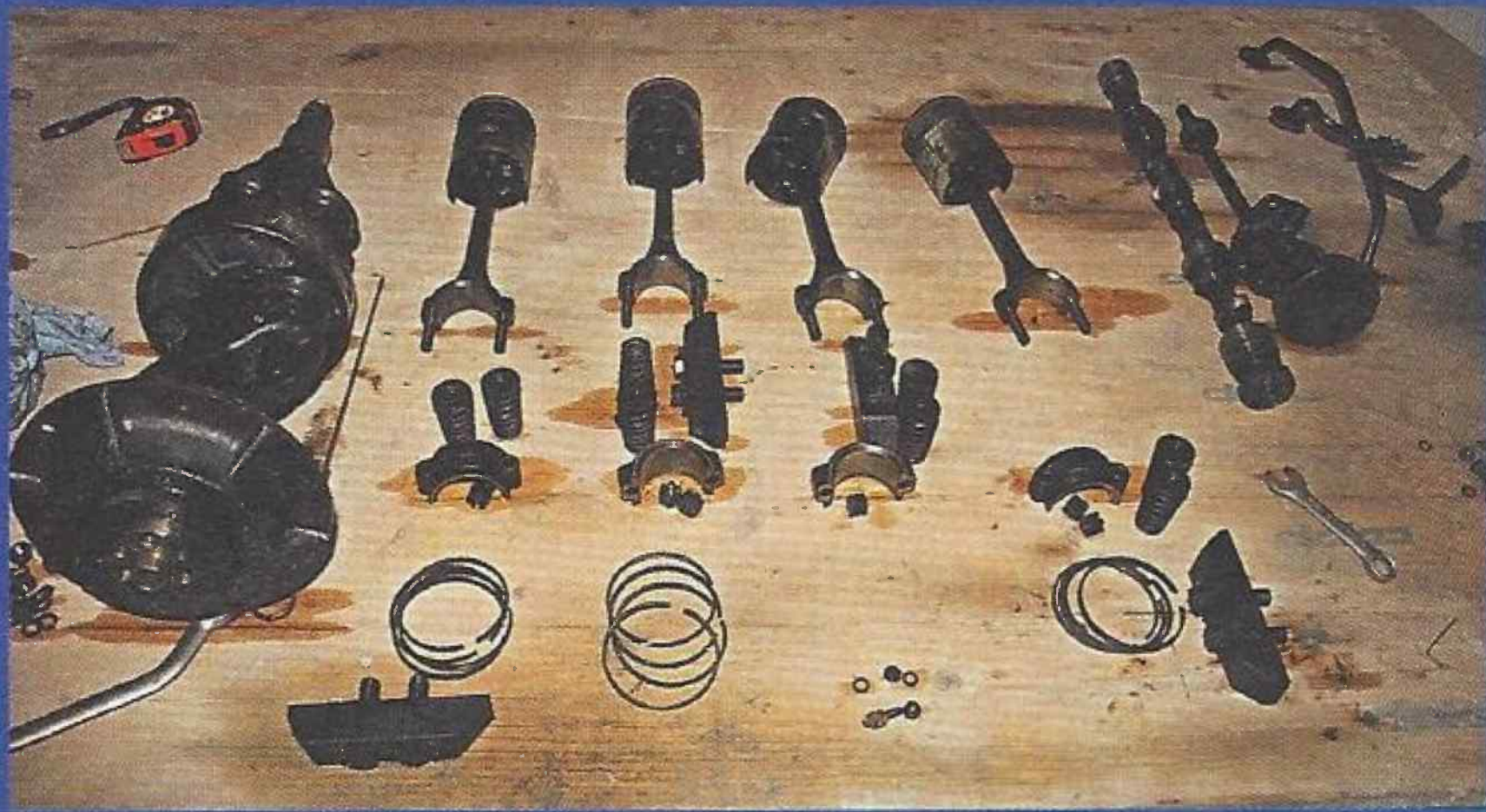
Unterstützung: Bei der Überholung des Vergasers half ein alter Wiener Meister



Clubaktion: die Nachfertigung der Stoßstangen



Wenig vertrauenerweckend: der Anblick des Motors, der bereits seit Jahrzehnten kein Lebenszeichen mehr von sich gegeben hatte



Positive Überraschung: Alle Innereien des braven Langhubers waren prinzipiell intakt. Verschleißteile sind noch zu bekommen



Der allererste Schritt: Der Kauf von Prospekten und Werkstattliteratur

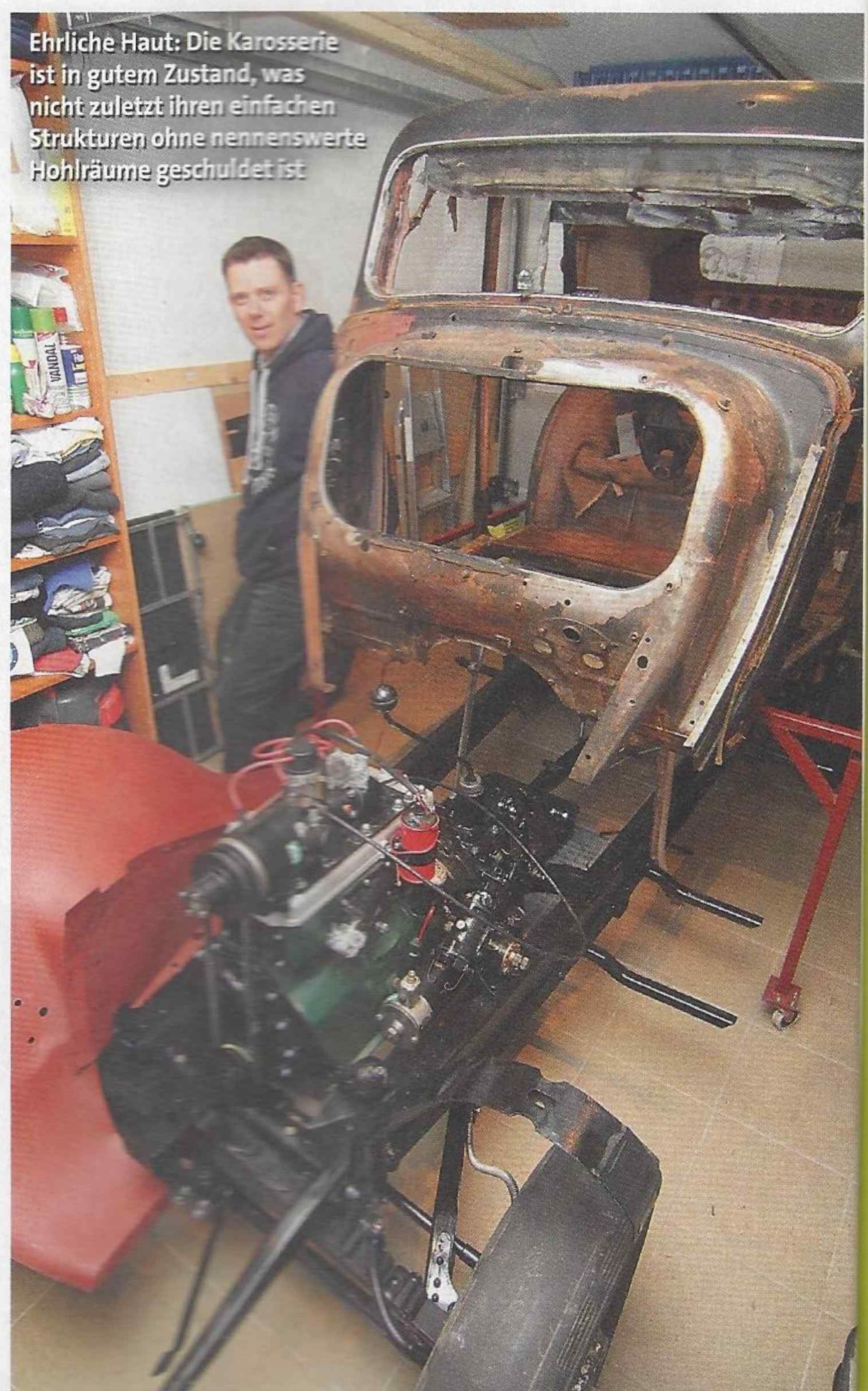
Peugeot Club 01, der immer mal wieder Nachfertigungsaktionen anschiebt. So kam ich auch zu neuen Stoßstangen.“

Darin, dass aber beileibe nicht alles einfach neu irgendwo im Regal wartet, liegt die besondere Herausforderung einer solchen Restaurierung. Die Lagerblöcke des Motors beispielsweise goss Krisch selbst aus Polyurethan.

Bremsbacken werden nicht neu gekauft sondern neu belegt, Blattfedern nicht getauscht, sondern aufgerichtet und Fahrwerkslager selbst gedreht. Handwerk im Wortsinn.

In diesen Tagen ist die weitgehend abgeschliffene Karosserie an der Reihe, und auch vor der ist dem Wiener nicht bange: Hohlräume? Fehlanzeigen? Die Formen? einfach. Rostschäden? Minimal. Einer der schön geschwungenen Kotflügel trägt die Spuren eines zurückliegenden leichten Unfalls und wird wahrscheinlich ein Fall für einen Karosseriebauer – insgesamt alles sehr überschaubar. Nur nach dem einen oder anderen Gummiprofil rennt sich Krisch derzeit die Hacken ab. Probleme, die die meisten E-Type-Restaurierer wahrscheinlich gerne hätten...

Lars Rosenbrock



Ehrliche Haut: Die Karosserie ist in gutem Zustand, was nicht zuletzt ihren einfachen Strukturen ohne nennenswerte Hohlräume geschuldet ist

## > WAS BISHER GESCHAH

### Die Kosten des Peugeot-301-Projekts...

...sind bis dato sehr überschaubar. Zusätzlich zu den 3500 Euro Kaufpreis investierte Robert Krisch in Teile und Fremdarbeiten für den Neuaufbau des Fahrgestells samt Antriebsstrang bislang rund 7000 Euro, außerdem etwa 400 Arbeitsstunden. Echte Probleme tauchten bis heute nicht auf. „Das Ganze war bislang eher eine Fleiß- als eine Doktorarbeit“, sagt der Restaurierer. Auch die anstehenden Blecharbeiten werden keine allzu hohen Kosten verursachen, dennoch werden zwei größere Rechnungen noch auf den Restaurierer zukommen – die von Lackierer und Sattler.