

# Die Liebe zum „Kapitän“ und zum Peugeot 301D

Der Fredenbecker Hartmut Fröhlich hat „altes Blech“ zu seiner Passion gemacht

Von Rainer Schnackenberg

**Fredenbeck.** Wie wird „altes Blech“ zu einer Passion? Auf diese Frage nach seinem Hobby erzählt Hartmut Fröhlich die Geschichte von zwei ganz außergewöhnlichen Fahrzeugen. Er hat einen Opel Kapitän aus dem Baujahr 1958 und einen Vorkriegs-Peugeot 301D mit dem Baujahr 1935.



Der Opel Kapitän diente als „Alltagsauto“.

Hartmut Fröhlich seiner Familie nicht abtrotzen. Dass die Wahl auf den Opel Kapitän fiel, kam nicht von ungefähr. Denn in der Familie gab es schon einmal ein solches Fahrzeug. Die 1800 Kilometer Überführung im Jahr 1983 – an einem Wochenende – waren dann gleich ein richtiger Härte-test für den Oldtimer.

Als das Auto dann ab 1987 für zehn Jahre mit der Familie wieder nach Frankreich zu Fredenbeck und trat zu einer sechswöchigen Dienstreise nach Frankreich an. Im Januar 1983 folgten dann weitere drei Monate bei Airbus in Frankreich. Die Preise für Oldtimer in Frankreich, die seinerzeit immer günstiger wurden, je weiter man in den französischen Süden fuhr, inspirierten ihn, und so fiel im Juni 1983 dann die endgültige Entscheidung, einen Oldtimer zu kaufen. Entweder wollte sich Hartmut Fröhlich für den Opel Kapitän in Aucamville oder einen noch älteren Lanz-Buldog in Tournefeuille entscheiden. Das mit dem Traktor ist letztendlich nur gescheitert, weil der Transport sehr kompliziert geworden wäre. Per Spedition wäre es zu teuer gewesen, und der Bahntransport wäre an sprachlichen Schwierigkeiten

und weiter zu verbessern.“ Hartmut Fröhlich wollte wissen, wie hoch denn ein solches Vorkriegsfahrzeug gehandelt wird. Der genannte Preis lag über dem, was er sich vorgestellt hatte. Aber anschauen wollte er ihn unbedingt, und anschauen kostet ja bekanntlich nichts. Damals noch ohne Navigationsgerät, fand er sich per Wegbeschreibung zurecht und stand pünktlich vor der Tür des damaligen Besitzers seines heutigen Peugeot 301 D. Der angehende Apotheker, ein Enkel des Erstbesitzers, wollte in seiner Garage einfach nur Platz schaffen. Eine anfängliche Ernüchterung trat bei Hartmut Fröhlich ein, als der Wagen nicht per Anlasser ansprang. Plan B musste her. Mit zwei, drei Umdrehungen an der Kurbel lief der Motor. Der Oldtimerfreund: „Ich muss gestehen, dass ich dem Charme des ‚Ehrwürdigen‘ erlag und mir auf diesem Weg ein Spielzeug zulegte, das ich 1988 eigentlich noch gar nicht haben wollte.“

Anfangs wollte der Airbusmitarbeiter aus Fredenbeck den Peugeot 301 D bis zum Rentenalter einfach wegstellen. „Er frisst ja kein Brot“, dachte er sich. Die Tatsache, dass man für Autos die älter

dem Motto agierten: Je älter, je billiger, standen die Zeichen auf kauen. Zwischen 30 und 70 Deutsche Mark jährlich war ein Bruchteil von dem, was hierzulande üblich gewesen wäre. Kindheitserinnerungen kamen auf. Denn häufig hatte Hartmut Fröhlich als Kind bei seinem Onkel in einem solchen oder ähnlichen Fahrzeug gespielt oder ist darin mitgefahren. Das machte die Entscheidung pro Peugeot noch leichter. Das Auto wechselte dann am 14. Januar 1988 der Besitzer. Trotz selten funktionierendem Anlasser und maroder Sitze, in denen auch die eine oder andere Mäusefamilie in einem kalten Winter ein Zuhause gefunden hatte, wurde Fröhlich begeisterter neuer Eigentümer.

Ein erster intensiver Test in der heimischen Garage ergab, dass der Anlasser in Ordnung war. Etliche Zähne auf dem Schwungrad waren aber derart zerschlagen, sodass der Motor per Anlasser nur dann ansprang, wenn die verbliebenen guten Zähne im Eingriffsbereich des Anlassers standen. Wenn nicht, dann war zum Starten wieder die Kurbel gefordert. Einen neuen Zahnkranz zu finden, war

*„In der Zeit war es auch in den Metropolen wie Paris oder Berlin noch ausreichend, wenn man die Arm aus dem Fenster hielt und damit winkend die Richtung anzeigte.“*

Hartmut Fröhlich

auch nicht das Problem. Und die Montage durch Aufschruppen mit haushaltsüblichen Werkzeugen ging dann so: Die ganze Familie wurde benötigt, kurzfristig so viel aus der Gefriertruhe zu essen, dass es genug Platz gab für ein



Hartmut Fröhlich und seine Partnerin Heike Steen sind in den Peugeot 301 ganz vernarrt.

Schwungrad wurden demonstriert, der Zahnkranz wurde aufgemeißelt, gereinigt und die Schwungmasse (immerhin gut 50 Kilogramm schwer) in die Gefriertruhe gelegt. Einige Tage musste sie sich gut durchfrieren lassen. Der neue Zahnkranz wurde im Backofen einige Stunden auf maximaler Temperatur erhitzt. Der heiße Zahnkranz wurde dann nur noch mit Backhandschuhen über das Schwungrad gelegt und mit sehr leichten Hammerschlägen auf den richtigen Sitz gebracht. Den Rest der Befestigung übernimmt dann die Umgebungstemperatur der „Schrumpf-Verbindung“, und die gehört wie Schweißens und Nietens zu den unlöslichen Verbindungen. Alles andere blieb im Originalzustand. Eine Anfrage bezüglich einiger offener technischer Details beim Hersteller Peugeot brachte reichhaltige Informationen. Tag und Ort der Erstausslieferung war am 31. Juli 1935 – als „Innenlenker Limousine“ nach Lombez. Die hintere Stoßstange fehlte, wäre aber gegen Aufpreis zu erhalten gewesen. Ein Außenrückspiegel war

montiert. Fahrtrichtungsanzeiger waren in den 30er-Jahren noch nicht vorgeschrieben. Fröhlich: „In der Zeit war es auch in den Metropolen wie Paris oder Berlin noch ausreichend, wenn man den Arm aus dem Fenster hielt und damit winkend die Richtung anzeigte.“

Es folgten wunderschöne Ausfahrten durch den Süden Frankreichs – mit Kollegen, die das gleiche Hobby hatten. Bei Stopps an Tankstellen machten sich die Tankwarte auf die Suche nach dem Tank. Die Oldtimerfreunde schmunzeln nur so um die Wette. Denn oberhalb des Motors unter der Motorhaube wurde der Tank natürlich nicht vermetet.

Im heutigen hektischen Straßenverkehr ist das Fahren von Vorkriegs-Fahrzeugen nicht wirklich ein reines Vergnügen. Man schaltet die Gänge mit Zwischengas, das Verstellen der Zündung ist während der Fahrt je nach Temperatur vom Armaturenbrett aus möglich, und es ist auch immer wieder mal erforderlich. Die Seilzugbremsen ohne Hydraulik sind aus heu-

rigen Temperaturen ein Tuch für die beschlagene Scheiben zwingend erforderlich. Eine wärmende Wolldecke könnte den Dienst einer Heizung erfüllen. Sollte man für diesen Oldtimer mal einen Reifenwechsel in Auftrag geben, wäre es angebracht, darauf hinzuweisen, dass auf den Radmuttern der rechten Räder mit einem eingeschlagenen D (für „Droite“) auf ein normales Rechtsgewinde hingewiesen wird und auf der linken Seite ein G („Gauche“) darauf hinweist, dass es sich hier um ein Linksgewinde handelt. Fröhlich: „Heutige Schlagschrauben würden die Messing-Radmuttern beim Lösen durchaus abreißen können.“

Nach der Rückkehr 1997 nach Fredenbeck standen erst einmal andere familiäre Dinge im Vordergrund. Aktivitäten rund um den Oldtimer Peugeot 301 D mussten etliche Jahre nach hinten verschoben werden. Erst im Jahre 2012 wurde er wieder ein erster Bestandteil im Leben des Oldtimerfreundes Hartmut Fröhlich.

□ In der nächsten JOUR-