

# auto motor und sport

Heft 15  
25. Juli 1984  
DM 4,- E 1418 D

Werkstätten-  
Report (2)  
**TOYOTA**

**Audi** Nur Probleme mit dem kurzen Quattro

**Audi** Neue Konkurrenz durch den Allrad-Lancia

**Audi** VIPs fahren den Quattro billiger

**Test Nissan** Die neue Silvia  
**Test Opel Rekord** Turbo-diesel  
**Test Renault** 9/11 GTX



◀ BMW Pickup

Bitter Roadster ▽

Exclusive Tests  
und Fahrberichte **Die  
Einmaligen**

**Audi 200 Turbo Kombi**

**BMW 323i Pickup**

**Opel Roadster von Bitter**

**Porsche Carrera Hardtop**

**Mercedes 500 SEC –  
Vierventiler**



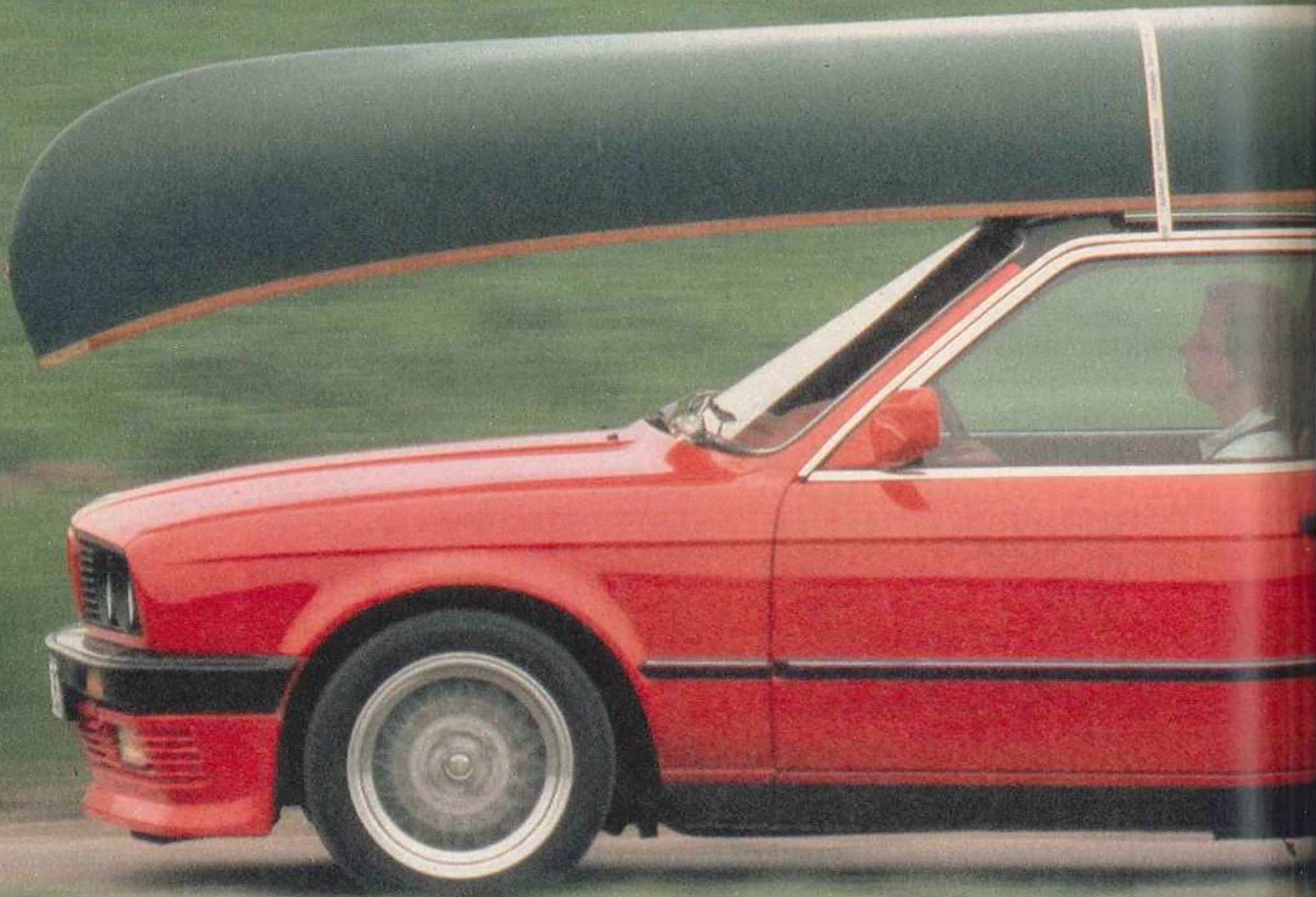
Audi Kombi ▶



Niederlande hfl 4.95, Österreich öS 33,- (inkl. MwSt.),  
Frankreich FF 16,-, Großbritannien £ 1.45, Italien Lit 3 500  
Schweiz sfr 4.20, Spanien ptas 260,-, Printed in Germany



AMG-Mercedes



# Lust als Laster

**Test BMW 323i Pickup**  
Von der Firma Autotechnik + Design  
umgebautes BMW-Modell.

Von Götz Leyrer

Die Pickup-Idee stammt, man möchte fast sagen natürlich, aus den USA, und sie ist keineswegs neu. Schon die Tin Lizzie, das T-Modell von Ford, gab es in den zwanziger Jahren als zierlichen Pickup-Truck,

in Prospekten gern als „The farmers friend“ bezeichnet.

Das war zu einer Zeit, als John Steinbeck in seinem Buch „Cannery Row“ schrieb, daß „Generationen von Amerika-

Fotos: Seufert



## Test BMW 323i Pickup

nern über Planetengetriebe besser Bescheid wußten als über das himmlische Planetensystem.“

Kein Wunder, daß der Pickup, wie alles was Räder hat, in den USA zu einem Spielzeug wurde. Aus einem durchaus praktischen Autotyp, der zwei bis drei Personen Platz bot und nebenbei noch eine ganze Menge Maismehlsäcke transportieren konnte, wurde mehr und mehr ein Showobjekt. Mit einem auf ansehnlichen Reifenwalzen rollenden Pickup kann man sich auch auf dem Sunset Boulevard blicken lassen – er braucht deshalb noch nicht einmal, auch das gab es schon, auf der Basis eines Rolls-Royce Silver Shadow entstanden zu sein.

Der Gedanke, ein Auto zu bauen, dessen englische Bezeichnung nicht mehr als „mitnehmen“ bedeutet, kam nun auch in der auf dem Gebiet ausgefallener Motorisierung etwas rückständigen Bundesrepublik auf. Die Firma Autotechnik + Design in Heidelberg, angesichts des kaum noch überblickbaren Angebots an getunten und veredelten BMW-Modellen offensichtlich krampfhaft auf der Suche nach einer neuen Form der Selbstdarstellung, verpaßte einem Dreier-BMW eine große, offene Ladefläche und machte ihn damit zwangsläufig zum reinen Zweisitzer.

Betont wird dabei, in erster Linie der „sehr hohe Show-Effekt“ eines solchen Kleinlasters, den man dem A+T Pickup auch tatsächlich nicht absprechen kann. Wer sich erst durch eine Meute von Schaulustigen drängen will, bevor er den Schlüssel ins Türschloß stecken kann, der ist mit einem solchen Pickup fraglos besser bedient als etwa mit einem Porsche Turbo.

Ebenfalls angesprochen wird der „größtmögliche Freizeitwert“ des Pickup, denn auf Ladefläche und zwei soliden stählernen Bügeln kann so ziemlich alles festgezurrert werden, was

der moderne Mensch zur aktiven Freizeitgestaltung benutzt. Und nicht zu vergessen – eventuell quengelnde Kinder können erst gar nicht mitgenommen werden, was der freizeithlichen Regeneration durchaus zugute kommen kann.

Die zwei im Pickup haben es jedenfalls nicht schlecht. Sie sitzen in bequemen Sportsitzen mit Lederbezug und können zudem, bei schönem Wetter, für reichliche Frischluftbefädelung sorgen. Denn das Dachmittelteil über der Passa-

gierkabine läßt sich abnehmen und unter der Ladefläche verstecken; zudem gibt es die Möglichkeit, die Heckscheibe elektrisch zu versenken.

Der ganze Umbau zeugt optisch von hoher handwerklicher Qualität, doch läßt sich beim Fahren dennoch nicht überhören, daß eine ganze Menge stabilisierendes Blech der Schere zum Opfer fiel. Auf unebenen Wegstrecken knistert es merklich im Gebälk. Und wenn das Dach abgenommen ist, kommen auch noch leichte Verwin-

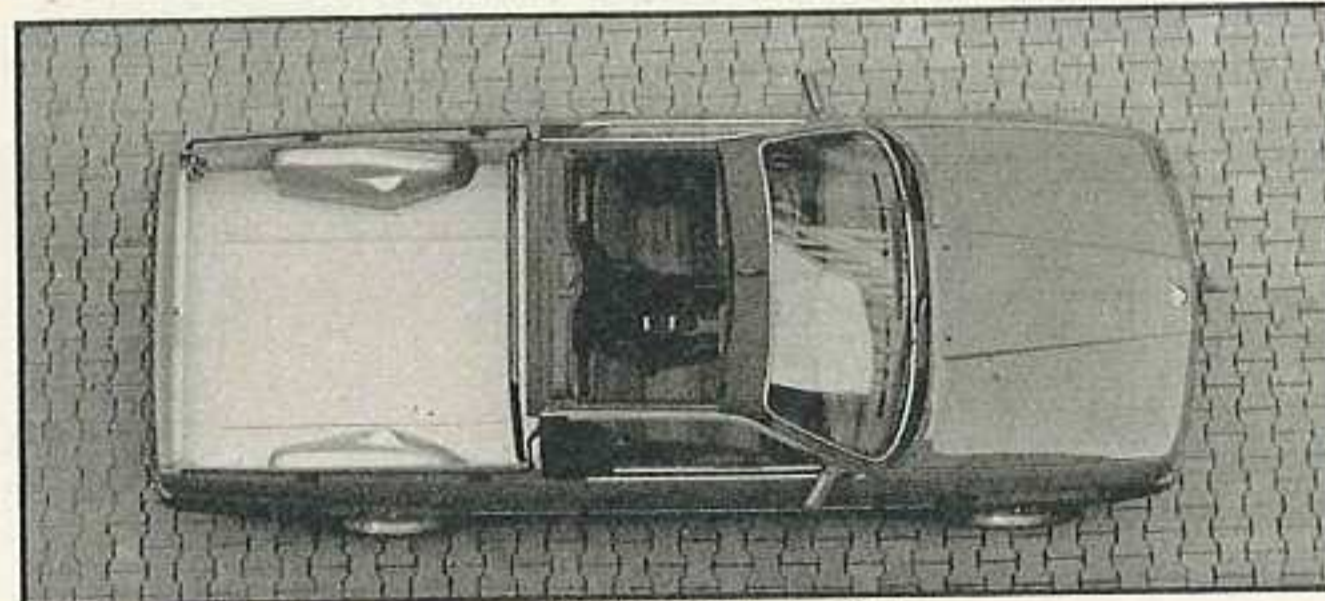
dungserscheinungen dazu, die erfahrene Offenfahrer allerdings als prinzipbedingt und nicht zwangsläufig als störend empfinden werden.

Verstärkt wird diese Erscheinung noch dadurch, daß A+T auf Wunsch das 323-Fahrwerk ebenfalls verändert. Beim Testwagen gab es ein straff abgestimmtes, um 40 mm tiefergelegtes Fahrwerk (BBS), das vom normalerweise vorhandenen Federungskomfort nicht allzuviel übrigließ. Ergebnis sind aber auch ein sehr behendes Fahrverhalten in Kurven und mögliche Querschleunigungen, die es erfordern, Hobby-Utensilien auf der Ladefläche festzuzurren.

Daß die Pickup-Bauweise von der aerodynamischen Qualität der BMW-Karosserie nicht mehr viel übrigläßt, ist natürlich unumgänglich – eine Nennung des  $c_w$ -Werts erscheint deshalb ebenso überflüssig wie beim einstigen „Farmers Friend“ oder bei einem neuzeitlichen Ford Bronco.

Aber Luftwiderstand läßt sich schließlich überwinden, das einzige, was man dazu braucht, ist ein genügend großes Leistungsangebot. Auch damit kann A+T dienen – im Fall des Testwagens mit einem nachträglich auf 170 PS (125 kW) gebrachten 2,3 Liter-Sechszylindermotor (Hartge). Damit läßt es sich nun trefflich beschleunigen, und die Höchstgeschwindigkeit bewegt sich immerhin in einem Bereich, der gut laufenden Serien-323i gerade die Chance gibt, am Lastwagenheck dranzubleiben.

Noch ein Wort zu den Preisen: Allein für den Umbau zum Pickup werden 29 354 Mark fällig; mit allen Extras vom leistungsgesteigerten Hartge-Motor über das modifizierte Fahrwerk bis hin zum in Leder gehüllten Interieur summiert sich der Komplettpreis auf knapp über 81 000 Mark. Somit ist zumindest eines klar: Bei der Wahl zum „Auto der Vernunft“ hat der A+T-Pickup keine Aussichten auf einen guten Platz.



Halb Auto, halb Laster: BMW 323i als Pickup

### Technische Daten und Meßwerte

#### BMW 323i Pickup

<b>MOTOR</b>		<b>FAHRLEISTUNGEN</b>	
Wassergekühlter Sechszylinder-Reihenmotor vorn längs, fünffach gelagerte Kurbelwelle, obenliegende Nockenwelle, Ventile über Kipphebel betätigt, thermostatisch gesteuerter Kühlerventilator, elektronisch gesteuerte Kraftstoffeinspritzung (Bosch L-Jetronic). Leistung 125 kW (170 PS) bei 6000/min, spezifische Leistung 55,3 kW/L (73,4 PS/L), Hubraum 2316 cm <sup>3</sup> , Bohrung × Hub 80,0 × 76,8 mm, Verdichtungsverhältnis 10,0:1, maximales Drehmoment 225 Nm bei 4500/min.		Höchstgeschwindigkeit (V. Gang)	207 km/h
<b>KRAFTÜBERTRAGUNG</b>		Beschleunigung	
Hinterradantrieb, vollsynchronisiertes Fünfganggetriebe, Einscheiben-Trockenkupplung.		0–60 km/h	4,0 s
<b>KAROSSERIE UND FAHRWERK</b>		0–80 km/h	5,9 s
Zweisitziger Lastkraftwagen mit zwei Türen, herausnehmbares Dach, selbsttragende Karosserie, Ladefläche mit Aluminium und Kunststoff verkleidet. Felgenreife 7 J × 15, Reifengröße vorn 195/50 VR 15, hinten 205/50 VR 15.		0–100 km/h	8,8 s
<b>ABMESSUNGEN UND GEWICHTE</b>		0–120 km/h	11,9 s
Radstand 2570 mm, Spur vorn/hinten 1442/1450 mm, Außenmaße 4325 × 1645 × 1340 mm.		0–140 km/h	16,8 s
		0–160 km/h	23,5 s
		0–180 km/h	36,4 s
		400 m mit steh. Start	16,1 s
		1 km mit steh. Start	29,8 s
		Elastizität	
		40–100 km/h (IV. Gang)	14,1 s
		60–120 km/h (V. Gang)	18,7 s
		Tachometerabweichung	
		Anzeige	effektiv
		50 km/h	45 km/h
		100 km/h	92 km/h
		130 km/h	122 km/h
		160 km/h	151 km/h
		Kilometerzählerabweichung	+4,6%
		<b>INNENGERÄUSCH</b>	
		Bei 50 km/h	68 dB(A)
		Bei 100 km/h	74 dB(A)
		Bei 130 km/h	79 dB(A)
		Bei 140 km/h	81 dB(A)
		Bei 160 km/h	82 dB(A)
		<b>KRAFTSTOFFVERBRAUCH</b>	
		Verbrauchswerte im Test (Liter/100 km)	
		Testverbrauch	14,3
		Kraftstoffart	Super
		<b>PREIS</b>	<b>DM</b>
		BMW 323i Pickup	81 293,-



# Dauertest-Report

Zwischenbilanz Alfa Romeo 33 und BMW 320 i.

## Alfa 33/1.5

km-Stand am 22.12.1983: 2 370  
km-Stand am 26.06.1984: 37 180  
Gefahrene km 34 810  
Testverbrauch 10,3 L/100 km

### Störungen

**km 3 474**  
Linker Haltebolzen der Kofferraumabdeckung abgerissen

**km 6 552**  
Motoraussetzer bei Nässe, Motor läuft zeitweise nur noch auf drei Zylindern

**km 7 138**  
Tankverschluß defekt (Metall-Kunststoffverbindung hat sich gelöst)



**km 8 328**  
Heckscheibenheizung ausgefallen

**km 10 429**  
Motor springt nicht an

**km 24 040**  
Fenster an Fahrertür schließt nicht vollständig, Schließzylinder des Tankdeckelschlosses defekt

**km 24 050**  
Totalausfall des linken, elektrischen Fensterhebers, Fenster läßt sich nicht mehr öffnen

**km 25 939**  
Schalthebelabdeckung lose

**km 31 369**  
Beide vorderen Stoßdämpfer leicht undicht

### Wartung\* und Reparaturen

**km 6 570**  
Zündverteilerdeckel und Zündkabel gereinigt und getrocknet (Zündanlage durch Spritzwasser feucht)  
**Eigenleistung**

Durch eine offensichtlich wasserscheue Zündanlage tat sich der Alfa 33 hervor: Feuchtigkeit im Verteiler sorgte zunächst für Zündaussetzer und bei km-Stand 10 429 schließlich zum totalen Motorausfall. Ansonsten gab es hauptsächlich Verarbeitungsmängel zu registrieren – beispielsweise die defektanfälligen Türschlösser und Fensterheber. Der BMW 320 i blieb zwar nicht unfreiwillig liegen, doch machten etliche kleinere Mängel Werkstattbesuche außerhalb der vorgeschriebenen Inspektionen notwendig.

**km 8 104**  
Tankverschluß ausgewechselt  
**Garantie**

**km 10 429**  
Zündanlage mittels Heizlüfter getrocknet  
**Eigenleistung**

**km 10 449**  
Inspektion mit Ölwechsel und Material  
**DM 99,83**

Kontaktleiste der Heckscheibenheizung erneuert und eingepaßt, Haltebolzen der Kofferraumabdeckung instandgesetzt  
**Garantie**

**km 20 287**  
Inspektion mit Ölwechsel und Material  
**DM 241,58**

Zündkerzen, Luftfilter und Keilriemen ausgetauscht  
**DM 60,76**

Bremsklötze vorn erneuert  
**DM 112,35**

**km 24 045**  
Fahrertürfenster läßt sich wieder öffnen und schließen,  
**Reparatur nicht notwendig**

**km 25 121**  
Elektrischen Fensterheber an Fahrertür überprüft und instand gesetzt (Kabelstecker zwischen Schalter und Motor hatte sich gelöst)  
**Eigenleistung**

**km 31 369**  
Inspektion mit Ölwechsel und Material  
**DM 132,60**

**km 36 028**  
Beide vorderen Stoßdämpfer und Schalthebelmanschette erneuert  
**Garantie**

## BMW 320 i

km-Stand am 12.12.1983: 36 566  
km-Stand am 25.06.1984: 79 647  
Gefahrene km 43 081  
Testverbrauch 13,2 L/100 km



### Störungen

**km 37 684**  
Rückenlehne des Fahrersitzes läßt sich nicht mehr verstellen

**km 43 339**  
Rechtes Rücklicht ausgefallen

**km 44 238**  
Wischerblätter schmieren, Motor springt im kalten Zustand schlecht an und Leerlaufdrehzahl bleibt nicht konstant

**km 48 546**  
Leerlaufdrehzahl zu hoch eingestellt

**km 54 887**  
Kennzeichenbeleuchtung ausgefallen

**km 56 225**  
Zigarettenanzünder defekt, Scheinwerfereinstellung zu hoch

**km 63 771**  
Bremsen rubbeln, Verzögerung zu gering bei hoher Pedalkraft

**km 67 885**  
Licht- und Ventilatorschalter-Verkleidung lose, Radioempfang wird zeitweise stark gestört

**km 71 722**  
Windgeräusche bei geschlossenem Schiebedach, LeerlaufEinstellung zu hoch, Wassertemperatur zu niedrig (Motor wird nicht warm), Bremsen vorn rubbeln

**km 77 279**  
Schiebedach läßt sich nicht mehr öffnen, Radio wird zeitweise sehr stark gestört

### Wartung\* und Reparaturen

**km 43 394**  
Rechte Rücklicht-Lampe ausgetauscht  
**DM 3,80**

**km 48 520**  
Inspektion mit Ölwechsel und Material  
**DM 317,62**

Zündkerzen und Filterelemente ersetzt  
**DM 84,87**

Beide Wischerblätter erneuert  
**DM 32,79**

Liegesitzbeslag des Fahrersitzes ausgetauscht  
**Garantie**

**km 50 277**  
Kraftstoffeinspritzanlage überprüft, Leerlauf auf vorgeschriebene Drehzahl eingestellt  
**Garantie**

**km 55 908**  
Lampe der Kennzeichenbeleuchtung ersetzt  
**Eigenleistung**

**km 61 144**  
Inspektion mit Ölwechsel und Material  
**DM 119,99**

Zigarettenanzünder instandgesetzt  
**Garantie**

**km 65 270**  
Bremscheiben und Bremsklötze vorn erneuert (Haarrisse an beiden Scheiben durch starke Beanspruchung)  
**Garantie**

**km 70 731**  
Inspektion mit Ölwechsel und Material  
**DM 332,30**

Zündkerzen und Filterelemente ersetzt  
**DM 81,11**

**km 71 915**  
Leerlauf eingestellt, Wassertemperaturgeber und Anzeigegerät überprüft, Bremscheiben und -klötze überprüft  
**Kulanz**

**km 79 880**  
Schiebedach repariert (Zug war um einen Zahn überdreht), Radiogerät instandgesetzt (Widerstand ausgelötet)  
**Kulanz**

\*Nach Werksvorschrift einschließlich kleinerer Nebenarbeiten