

# auto motor und sport

Test VW Polo Coupé GT  
Test Renault 5 TX  
Test Mitsubishi Tredia  
Verkannte Gefahr  
So gefährlich ist  
falscher Reifendruck

Comeback  
eines Bestsellers?

## Neuer Opel Rekord



Duell der Edlen

Ferrari 400 i  
gegen

Aston  
Martin  
Vantage



auto motor sport Leser wählen...

## Die besten Autos der Welt

...und gewinnen:

- Saab 900 Turbo
- Harley-Davidson Super Glide II
- Eine Woche Rolls-Royce



# Der Transvestit

Test GWS Country Rider Peugeot Pick up mit Sechszylindermotor und amerikanischem Make-up.

Von Haus aus ist der Peugeot Pick up ein braves Nutztier. Als solches nimmt er sein Futter meist vernehmlich nagelnd, stets aber genügsam und in Form von minderen Mineralölprodukten zu sich. Kräftig, wie er nun einmal ge-

baut ist, vermag der kleine Laster große Lasten zu tragen. Die korrekte Angabe lautet 1100 kg Nutzlast. Doch im französischen Alltag bedeutet das: alles, was draufpaßt. Der Peugeot trägt auch das mit Fassung und wird steinalt dabei.

Ein bißchen alt sieht er schon aus, wenn er aus der Fabrik kommt, denn er trägt nicht nur die Typennummer 504, sondern auch eine matte schiefergraue Farbe. Die hat nicht nur praktische Vorzüge, sondern auch symbolische Bedeutung.

Mit einer Peugeot Camionette haben die Menschen auf dem Lande den Aufstieg vom Esel und vom Karren in das automobiler Zeitalter geschafft. Und das nicht nur vor vielen Generationen in Frankreich, sie tun das bis heute noch in jenen



Der herausgeputzte Peugeot Pick up wird überwiegend als Freizeitmobil an zahlungskräftige Kunden verkauft



Mit breiten Reifen, modifizierter Karosserie und respektabler Höhe entspricht der Country Rider amerikanischen Vorbildern



Ländern der Dritten Welt, die einmal zu den französischen Kolonien zählten. Wo immer auf der Welt Französisch gesprochen wird, bringen solche Peugeot's das Essen auf den Tisch, die Schafe auf den Markt und endlich auch die Badewanne ins Haus. Doch der Peugeot Pick up ist ein wahrhaft nützlicher Diener der Menschheit.

Hierzulande gilt so viel Nützlichkeit beinahe schon als peinlich. Der praktische Pick up ist seit den Tagen der Dreiräder so gut wie ausgestorben. Und da Handel und Wandel wenig Neigung zeigen, auf die unscheinbaren Grautiere aus Frankreich umzusteigen, soll die Wieder-einbürgerung des Pick ups mit anderen Mitteln erfolgen.

Die im saarländischen Ort mit dem beziehungsreichen Namen Rockershausen ansässige Firma GWS (Gelände-Wagen-Shop) bemüht sich, dies mit aus Amerika importierten Ideen zu tun, gelten doch in den USA aufgemotzte Pick up-Trucks als durchaus vorzeigenswerte Beförderungsmittel.

Die gewerblich biederen Peugeot-Kleinlaster werden bei GWS einem Verfahren unterzogen, das Hersteller von Tabakwaren als American blend bezeichnet. An einem Auto praktiziert, wirkt diese interkontinentale Mischung zwar imposant, aber doch befremdlich. Zu einem Peugeot paßt die Wild West-Maskerade etwa so wie eine Marlboro in eine Gitanes-Schachtel.

Die Karosserie ist mit imposanten Spoilern bewehrt und effektiv lackiert. Räder und Reifen haben angemessenes Monsterformat (235/70 R 15). Und um den Vortrieb war es beim Testwagen besser bestellt als bei den meisten amerikanischen Vorbildern aus jüngster

Zeit. Die GWS-Mannen installierten hier das stärkste Stück des Peugeot-Motoren-Programms: den 2,7 Liter V6, der mit 144 PS (106 kW) bei 5500/min ausgesprochen herzhaft zur Sache kommt.

Auch bei der Weiterverarbeitung der gebotenen Kraft ließen sich die Truck-Tuner nicht auf halbe Sachen ein. Hinter den Sechszylinder schraubten sie das Fünfganggetriebe des Peugeot 604. Die starre Hinterachse wurde durch ein selbsthemmendes Differential zu angemessener Traktion ermahnt.

Die übrige Ausrüstung zeigt korrekten Western-Style. Auf der Ladefläche prangt ein ver-

chromter Überrollbügel, dem kleinliche TÜV-Prüfer die Scheinwerfer-Batterie verwehrt haben. Die Auspuffgase finden durch zwei armdicke side pipes ihren Weg mittschiffs ins Freie.

Die Dinger halten, was sie versprechen, denn sie rauben dem Sechszylinder alle hinderlichen Reste an Laufkultur. Jeder Tritt aufs Gaspedal wird von einem freudigen Gebrüll beantwortet, das bei voller Fahrt in dem respektablen Meßwert von 87 Dezibel pifft.

Der Power Pick up macht mit dieser Akustik keine falschen Versprechungen. Vielmehr schiebt er seine mächtige Stirnfläche mit einer Höchstge-

windigkeit von stattlichen 177 km/h voran. Beim Beschleunigen läßt er sich erst recht nicht lumpen. 100 km/h lassen sich aus dem Stand in knappen zwölf Sekunden erreichen, und bis 160 km/h dauert es wenig mehr als 50 Sekunden. Was das Power play mit dem Pick up kostet? Nun, knapp 20 Liter pro 100 Kilometer sollten es schon sein.

Noch beeindruckender als die Fahrleistungen sind die Fahreigenschaften des unverhofft zu Leistung gekommenen Lastwagens. Geprägt werden sie vom ständigen Gerangel der weich abgestimmten Federbein-Vorderachse und der durch sehr stramme Blattfedern geführten Hinterachse. So veranlassen dann Bodenwellen, die von der Vorderachse noch souverän gemeistert werden, das Hinterteil zu Bocksprüngen, die oft genug auch mit der agilen Servolenkung korrigiert werden müssen.

In der Kurve sorgt der Country Rider für klare Verhältnisse. Er neigt schon ohne besonderes Zutun des Fahrers zum Übersteuern. Durch einen beherzten Tritt aufs Gaspedal läßt sich der Driftwinkel fast beliebig vergrößern.

Dank solcher Eigenschaften zählt der Country Rider zu den wenigen automobilen Abenteuerern, die man heute noch für Geld kaufen kann. Diese konsequente Alternative zum bürgerlichen Fortbewegungsmittel hat ihren Preis. Rund 45 000 Mark kostet der superstarke Country Rider. Mit weniger Power macht es GWS deutlich billiger. Der Einstiegspreis für einen modifizierten Peugeot Pick up liegt bei rund 21 000 Mark. Die meisten der bislang 65 Country Rider-Käufer haben für ihre französisch-amerikanische Mixtur aber doch etwas mehr angelegt. -cpb-

## Technische Daten und Meßwerte

### Peugeot 504 Pick up

#### MOTOR

Wassergekühlter Sechszylinder-V-Motor 90°, vorn längs, vierfach gelagerte Kurbelwelle, eine obliegende Nockenwelle pro Zylinderreihe, Ventile über Kette betätigt, thermostatisch gesteuerter Kühler-ventilator, mechanische Kraftstoffeinspritzung Bosch K-Jetronic.

Leistung 106 kW (144 PS) bei 5500/min, spezifische Leistung 39,8 kW/L (54,1 PS/L), Hubraum 2664 cm<sup>3</sup>, Bohrung x Hub 88,0 x 73,0 mm, Verdichtungsverhältnis 8,65:1, maximales Drehmoment 221 Nm bei 3000/min, mittlere Kolbengeschwindigkeit bei Nenndrehzahl 13,4 m/s, Ölinhalt Motor 6,0 L, Kühlsysteminhalt 10,3 L, Batterie 12 V 60 Ah, Drehstromlichtmaschine 750 Watt.

#### KRAFTÜBERTRAGUNG

Hinterradantrieb, vollsynchro-nisiertes Fünfganggetriebe. Übersetzungen: I. 3,862, II. 2,183, III. 1,444, IV. 1,0. V. 0,843, R. 3,586, Achsantrieb 4,875:1.

#### KAROSSERIE UND FAHRWERK

Zweisitziger Pritschenwagen mit zwei Türen, selbsttragende Karosserie, vorn Einzelradaufhängung mit McPherson-Federbeinen, hinten Starrachse

mit Blattfedern und hydraulischen Teleskopstoßdämpfern, Zahnstangenlenkung mit Servounterstützung, Lenkübersetzung 22,1:1, hydraulische Zweikreisbremse, vorn Scheiben-, hinten Trommelbremsen, Bremskraftverstärker, Feststellbremse auf die Hinterräder wirkend, Felgenreöße 75 x 15, Reifengröße 235/70 R 15.

#### ABMESSUNGEN UND GEWICHTE

Radstand 3000 mm, Spur vorn/hinten 1411/1420 mm, Außenmaße 4754 x 1710 x 1540 mm, Tankinhalt 64 L, Leergewicht 1388 kg, zulässiges Gesamtgewicht 2485 kg, Anhängelast gebremst 1900 kg, ungebremst 615 kg.

#### FAHRLEISTUNGEN

Höchstgeschw. 177 km/h  
Beschleunigung  
0-60 km/h 4,8 s  
0-80 km/h 8,1 s  
0-100 km/h 11,6 s  
0-120 km/h 17,0 s  
0-140 km/h 24,9 s  
0-160 km/h 50,7 s  
1 km mit steh. Start 33,2 s  
Elastizität  
40-100 km/h (IV. Gang) 12,8 s  
60-120 km/h (V. Gang) 18,4 s

#### KRAFTSTOFFVERBRAUCH

Testverbrauch 18,4 L/100 km  
Kraftstoffart Super