

AUTO

ZEITUNG

C 5337 DX
6,375
Nr. 6
2,50 DM

Fotos und Fahrberichte:

NEU: VW-Polo
NEU: Ford Granada
NEU: Renault 30 TS
NEU: Toyota Corolla
NEU: GM-Mini

Kaufberatung 2. Teil:

Die Autos der unteren Mittelklasse

TEST: Benelli 500 Quattro

Ein Prachtstück für echte Motorrad-Fans



Ein irrer Spaß, den sich jeder erlauben kann:

Die heißesten Buggies

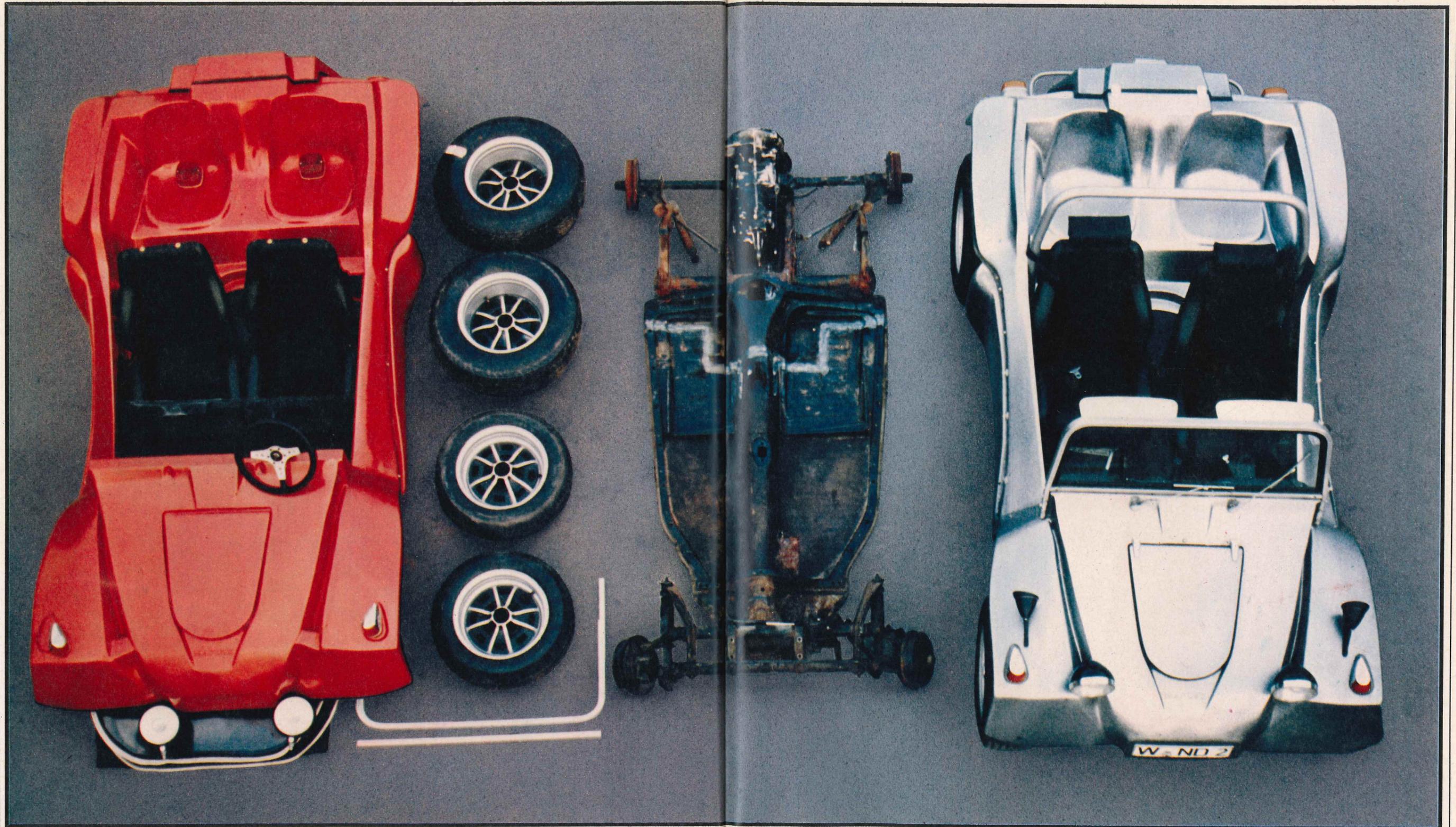


Wer hat schon gerne kein Dach über dem Kopf? Buggy-Treiber, natürlich. Wer sich noch rechtzeitig zum Frühlingsanfang mit einem solchen heißen Oben-ohne-Bomber einkleiden möchte, sollte sich auf den folgenden Seiten die entsprechende Laune dazu holen

BUGGIES

Buggy-Bauen ist schön, Fertig-Buggys zu kaufen ist besser. An Auswahl mangelt es nicht. Zubehör gibt es jede Menge. Auto Zeitung fuhr alle erhältlichen Buggys





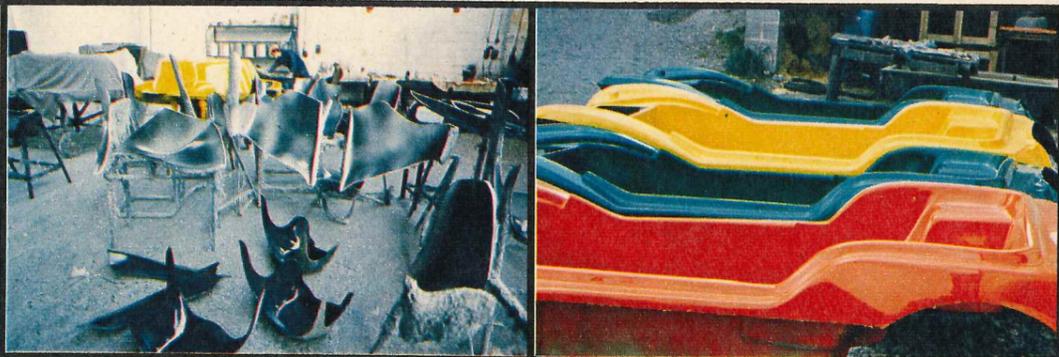
BUGGY-BAUEN: EIN FEINES HOBBY

Die Geschmäcker sind verschieden, die Auswahl an Buggy-Typen groß. Für den Bastler sollte der Geschmack aber doch die zweite Rolle spielen

Wichtig ist ein Bauplatz mit wenig Einzelteilen. Der Aufbau ist damit erheblich leichter. Genauso wichtig ist ein einwandfreies Chassis. Experten empfehlen

neben der obligaten „alten“ Käfer-Vorderachse die Schräglenk-Hinterachse des VW 1302/1303. Nur so bereitet der Fertig-Buggy den rechten Fahrspaß

Buggy-Karosserien werden aus Polyester gefertigt. Nach dem Auftragen des Glasfaser-Harz-Gemisches (ganz unten links) härten die Kunststoffteile an der Luft aus



Die Hauptschale wird nach dem Trocknen – bereits fertig lackiert – aus der Form gehoben (unten rechts). Obwohl sie grazil aussehen, sind diese Karosserien sehr stabil



BUGGY-KAROSSEN HALTEN VIEL AUS, SOGAR DEN HARTEN GELÄNDEEINSATZ

Man sollte ihm ein Denkmal setzen. Jenem Frischluft-Fan aus USA, der Anfang der 60er Jahre die Pionierarbeit für die wohl vorrückteste Bewegung im Automobilbau leistete: die Buggy-Bewegung. Im sonnigsten Teil des Landes, in Kalifornien, begann damals die Ära der Buggies auf VW-Käfer-Basis.

Buggies gibt's zwar in ihrer Begriffsbestimmung als motorgetriebene Sandfahrzeuge mit hohen Rädern schon seit den 30er Jahren. Ihre Popularität erlangten diese Oben-ohne-Autos aber erst als VW-Buggies. Das Buggy-Rezept war – und ist – simpel: Man verkürze ein altes Käfer-Chassis, verpasse dem Dünenkäfer ultrabreite Räder und Reifen, stülpe diesem Kurzgefährt eine selbstgebastelte, urige Karosserie über – selbstverständlich offen – und fertig ist der VW-Buggy. Die Konkurrenz der etablierten Strandfahrzeuge mußte sich geschlagen geben, und selbst Nachschöpfungen renommierter Karosserieschneider blieben gegen den VW-Buggy erfolglos.

Übrigens: Schon Feldmarschall Rommel schätzte die Fähigkeiten der heckangetriebenen und robusten Geländekäfer. Nur nannte er seine Sand- und Strandfahrzeuge Kübel. Trotz ihrer einfachen Ausrüstung erfreuen sich diese Heeres-Buggies noch heute großer Beliebtheit – nicht nur für Wüstentouren.

Unser Amerikaner jedenfalls, der dank VW-Buggy fortan in die abgelegensten Dünen gelangte – mit Freundin versteht sich –, fand aus letzterem Grund verständlicherweise zahlreiche Nachahmer. Allen voran jenen Mister Meyers, der den schon legendären Meyers-Manx-Buggy zum Leben erweckte. Und der aus einem spinnerten Hobby ein lukratives Geschäft entwickelte. Denn der Meyers-Manx wurde im Laufe der Jahre in mehreren tausend Exemplaren aufgelegt.

Da jeder Buggy-Besitzer – kurz Buggista genannt – seinem geliebtem Gefährt ein individuelles Aussehen verleihen wollte, blühte bei Meyers und vielen anderen geschäftstüchtigen Profibastlern der Handel mit feinem Buggy-Zubehör. Vom irre lackierten Bausatz über superbreite Reifen bis zur gnadenlos lauten Auspuffanlage gab's in Amerikas Küstenstädten schon bald alles, was das Buggista-Herz erfreute. Und da alles Gute von drüben auch irgendwann mal nach Europa kommt,

konnte es nur eine Frage der Zeit sein, bis das Buggy-Fieber unsere Gefilde heimsuchen würde.

Rolf Kühn vom gleichnamigen Autohaus in Hamburg war es dann, der 1968 den Buggy-Virus in Form eines Original-Meyers-Manx-Bausatzes nach Deutschland einschleppte. Zwar wollten die zuständigen TÜV-Beamten Kühn von seiner Buggy-Krankheit heilen. Sie verurteilten den Meyers-Buggy zu einem unattraktiven und schlimm aussehenden Kunststoffauto. Kühn war aber so verseucht, daß er offenbar die strengen TÜV-Leute infizierte. Auf jeden Fall erreichte er die erste Zulassung eines Buggy in Deutschland. Der HAZ-Buggy war geboren.

Das ließ die Redakteure der VW-Fahrer-Zeitschrift „Gute Fahrt“ nicht ruhen. Sie werkten an einem eigens entworfenen Buggy-Bausatz herum, der jedoch auf Grund seiner TÜV-Freundlichkeit etwas plump ausfiel.

Die Karosserie-Firma Karmann produzierte diesen GF in Serie, und die VW-Vertriebsorganisation brachte den „Buggy von der Stange“ relativ zahlreich unter die Leute. Ebenfalls von Karmann gefertigt und über VW-Händler vertrieben wurde der AHS-Imp. Dieser von Autohaus Südhannover in Göttingen lizenzierte hübsche Buggy basiert wieder auf einem sehr erfolgreichen US-Vorbild, dem Empi-Imp.

Ein Geschäft mit Frischluftautos auf VW-Basis witterte auch Monsieur Edmond Pery in Belgien. Seine APAL-Buggies wurden recht populär. Allerdings fehlt es den neueren Typen Jet und Corsa noch an der nötigen Perfektion.

Hinreißend aufregende, aber ebenso teure Luxus-Buggies der Marke Deserte wurden bis vor kurzem in Berlin über Franky-Buggy vertrieben.

Doch zu großzügige Kalkulation auf der Gewinnseite ließ die Nachfrage versiegen. Deserter werden in Deutschland zukünftig exklusiv vom Autohaus Kühn in Hamburg gefertigt und verkauft. Buggy-Puristen sehen in diesen Exklusiv-Modellen ohnehin einen Verrat an der Idee vom einfachen Auto fürs Gelände.

Einen völlig neuen Weg im Buggy-Geschäft beschreitet H. J. Bieber in Wuppertal. Bekannt als Hersteller der Maple-Buggies, stellt Bieber in einem Informations-Center alle in Deutschland erhältlichen Buggy-Typen aus. Und verkauft zusätzlich fertige Fahrzeuge aus eigener Produktion sowie Bausätze der gesamten Palette. Entscheidet letztlich der eigene Geschmack

über den Kauf eines Buggy-Typs, so spielt die Frage Fertig-Buggy oder Selbstbau eine nicht unerhebliche Rolle. Konstruktionsmängel stören beim Fertig-Buggy nur die Monteure des Herstellers. Beim Selbstbau jedoch kann der Do-it-yourself-Buggista graue Haare bekommen.

Denn nach der Methode: Man nehme einen billigen Alt-Käfer, schraube die Karosserie ab, die Buggy-Schale drauf und fertig ist das Frischluftauto, ist ein solcher Traum nicht zu realisieren. Vor den Buggy-Selbstbau haben Bausatz-Hersteller und TÜV-Beamte eine gehörige Portion Sachkenntnis, Improvisationskunst und Geduld gesetzt. Das beginnt schon mit dem Käfer. Älter als fünf Jahre sollte er nicht sein. Experten empfehlen ein sogenanntes Zweiterfahrgestell. Vorne aus der alten Kurbellenkerachse (die Buggy-Bausätze basieren alle auf dieser Vorderachse) und hinten mit der Schräglenkerachse des Typs 1302/1303 oder älterer Automatik-Käfer. Diese Kombination bringt die beste Straßenlage und die geringsten Probleme. Denn die alte Kurbellenkerachse kann einfach mit dem vorhandenen Bodenrahmen verschraubt werden. Das modernere McPherson-Federbein der neuen Käfer dagegen benötigt eine separate Aufnahme für die Schraubenfedern und Dämpfer.

Also benötigt der Buggy-Fan schon zwei Grundfahrgestell. Da richtige Buggies auf verkürztem Chassis einherrollen (außer APAL Typ L), muß eine Fachwerkstatt oder ein exakt arbeitender Buggy-Betrieb bemüht werden. Der TÜV-Mann richtet, gerade bei Bastlern, auf saubere Fahrgestellkürzung sein besonderes Augenmerk.

Sind Kupplungs- und Bremsseile, Gaszug, Brems- und Kraftstoffleitungen sowie das Schaltgestänge dem Kurz-Chassis angepaßt, kann der Aufbau des Polyester-Bausatzes beginnen.

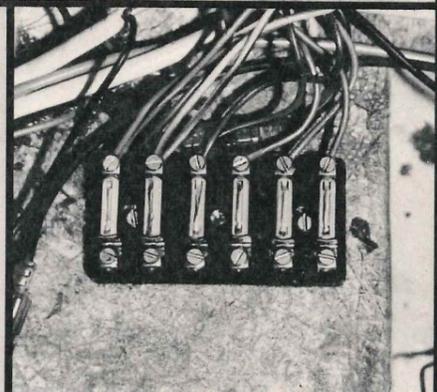
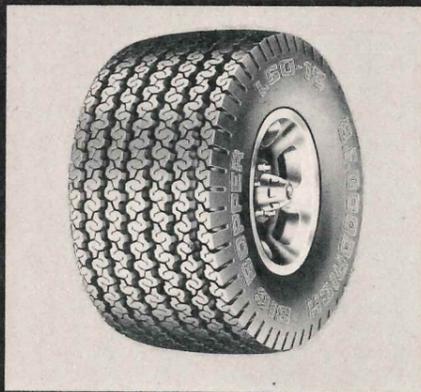
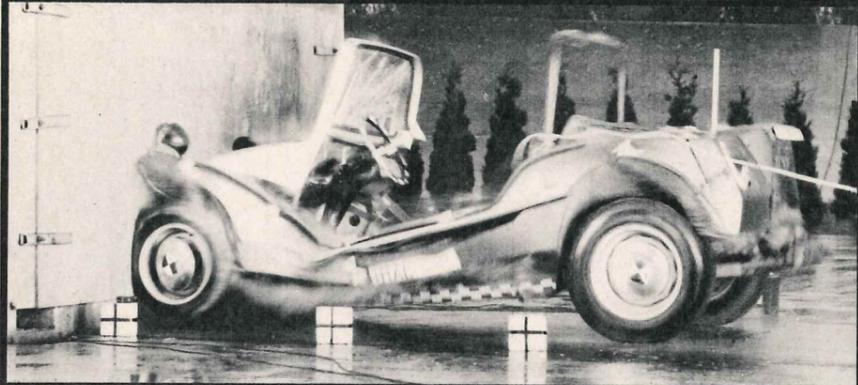
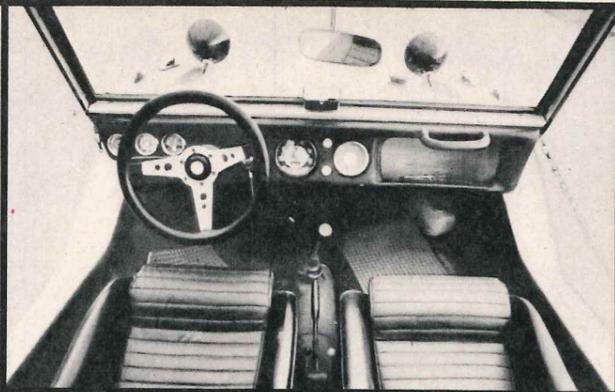
Jetzt zeigt sich die Qualität von Bausatz und Bauanleitung. Deshalb hier gleich der wichtigste Tip für Buggy-Bastler: Unbedingt vor dem Kauf die Bauanleitung eingehend studieren.

Vorher möglichst viele Tips und Kniffe von Buggy-Besitzern einholen. Auch aus Erfahrung anderer wird man klüger. Einige Buggista haben ihre Erfahrung bei dem mehrjährigen Versuch erworben, ihren Buggy auf die Räder zu stellen und mit eigener Kraft den TÜV zu passieren.

Nach der Montage des Bausatzes erfolgt die Verkabelung. Hier hat sich normales drei- oder vierpoliges Haus-

EIN KALIFORNIER, WER SONST, STAND PATE BEI DER BUGGY-BEWEGUNG

Wunschtraum:
Viele Instrumente.
Alptraum der
Hersteller: Crash-
Tests. Standards:
Breite Socken,
Top-Sitze und
eine la-Elektrik



Erfüllter Traum: 13
Schweizer aus
Kägiswill bauten
sich 13 Buggys
nach eigenen
Vorstellungen, es
entstand der
„Sporzi“ (rechts)



haltsstromkabel bewährt. Die Umman-
telung schützt vor Nässe, die Verle-
gung läßt sich sauber ausführen. Alle
neu installierten Stromanschlüsse –
zum Beispiel an Relais oder Sicher-
ungskasten – sollten verschraubt
werden. Im Alltag pflegen Buggies ei-
niges abzuschüteln – selbst Steck-
verbindungen.

Steht der Roh-Buggy erst mal, bleibt
noch die individuelle Ausstattung mit
feinem Zubehör. Beispielsweise Scha-
lensitze, möglichst mit hochgezoge-
nen Seitenwülsten. Empfindliche Nie-
ren danken es mit langer Lebensdau-
er, da die Sitzschale wirkungsvoll vor
Zugluft schützt.

Ein kleines Lederlenkrad gehört in je-
den Buggy wie der Stern auf jede Mer-
cedes-Haube. Aber nur wenige Lenker
mit Pralltopf haben bisher die Klippen
des TÜV Rheinland geschafft (Inter-
speed, Raid).

Nicht viel besser geht es übrigens in
Eigenregie entstandenen Buggies, für
die oft der TÜV die größte Hürde ist.
Schon einige Modelle sind hier zu
Schaustücken degradiert worden, die
von öffentlichen Straßen verbannt
blieben.

Das richtige Aussehen bekommt ein
Buggy allerdings erst mit Super-Breit-
reifen und Rädern. Die vernünftigste
Bestückung heißt zwar 165 SR 15 auf
5½-Zoll-Rädern vorne und 225 oder
225/70 x 15 auf 8-Zöllern hinten. Doch
welcher Buggista ist schon vernünf-
tig? Also müssen breitere Sachen her.
Zum Beispiel 185/70 x 15 vorne und
amerikanische Reifengrößen undefi-
nierbarer Dimension und Querschnitte
hinten.

Wer einen der drei oder vier wohlmei-
nenden TÜV-Beamten in Deutschland
kennt, die es nach Auskunft verschie-
dener Buggy-Fans gibt, kann ja mal die
neuen Pirelli-Serie-50-Pneus montie-
ren (siehe Heft 3/75). Diese eignen
sich allerdings mehr für Café-Racing
auf Kö, Ku'damm oder Leopoldstraße.
Für Straße und Gelände geradezu prä-
destiniert sind dagegen die Buggy-
Spezial-Reifen von Goodrich (siehe
Foto auf dieser Seite).

Verlangen derartige Reifen schon
südländische Überredungskunst bei
der Eintragung, so bedürfen stärkere
Motoren (über 50 PS) und Super-
Sound-Auspuffanlagen neben verba-
ler Diplomatie auch einiger Gutachten.
Und wenn das alles nicht hilft, sollte
die Abnahme des Buggy bei Schön-
wetter erfolgen. Eine knackige Probe-
fahrt überzeugt vielleicht selbst zwei-
felnde TÜV-Beamte... **Werner Müller**

**VERSUCHE UND
DETAILERPROBUNG: EIN LANGER
WEG ZUM FERTIG-BUGGY**



AHS-IMP

Lizenzbau des Empt-imp, seit
1970 auf dem Markt

Autohaus
Südhannover
34 Göttingen
Postfach 407
BS 4139,-
FB 11 697,-
auch über VW

W. Vogel
6802 Ladenburg
Luisenstr. 42
Preise auf
Anfrage



APAL C/L

Grundmodell in zwei Ver-
sionen C mit Kurz-Chassis, L
mit Original-Chassis, seit 1970
gebaut

H. J. Bieber
56 Wuppertal
Veilchenstr. 27
BS 3385,-
FB ab 7430,-
nur Typ C

Werner
Schmidt
635 B. Nauheim
Frankfurter Str.
BS ab 2680,- C
ab 2802,- L
FB auf Anfrage

Anton Wagner
605 Offenbach
W.-Leusch-
ner-Str.
BS ab 3235,- C
ab 3360,- L
FB ab 8880,-

Ing. J. F. Wirth
7071 Leinzell
Igginger Weg
BS ab 2840,- C
ab 2970,- L
FB ab 7000,- C
ab 7100,- L

W. Vogel
6802 Ladenburg
Luisenstr. 42
BS ab 3115,- C
ab 3215,- L
FB ab 7800,-
C + L



APAL JET

Neueres Modell, seit 1973 in
Deutschland, auch mit Targa-
Bügel lieferbar

H. J. Bieber
56 Wuppertal
Veilchenstr. 27
BS 3690,-
FB ab 7880,-

Werner
Schmidt
635 Bad Nau-
heim
Frankfurter Str.
BS ab 3036,-
FB auf Anfrage

Anton Wagner
605 Offenbach
W.-Leusch-
ner-Str.
BS ab 3460,-
FB ab 9300,-

Ing. J. F. Wirth
7071 Leinzell
Igginger Weg
BS ab 3320,-
FB ab 7500,-

W. Vogel
6802 Ladenburg
Luisenstr. 42
BS ab 3580,-
FB ab 8900,-



APAL CORSA

Neues Modell, Debüt zur IAA
1973, im Aussehen mehr
Sportwagen wie Buggy

H. J. Bieber
56 Wuppertal
Veilchenstr. 27
BS 4980,-
FB ab 10 500,-

Werner
Schmidt
635 Bad Nau-
heim
Frankfurter Str.
BS ab 3326,-
FB auf Anfrage

Anton Wagner
605 Offenbach
W.-Leusch-
ner-Str.
BS ab 5180,-
FB ab 13 850,-

Ing. J. F. Wirth
7071 Leinzell
Igginger Weg
BS ab 4330,-
FB ab 8700,-

W. Vogel
6802 Ladenburg
Luisenstr. 42
BS ab 5600,-
FB ab 11 100,-



DESERTER

Nachbau des Original-Deser-
ter, seit 1972 auf dem deut-
schen Markt

Autohaus Kühn
2 Hamburg 28
Billh. Deich 124
BS ab 4650,-
FB ab 12 750,-

H. J. Bieber
56 Wuppertal
Veilchenstr. 27
BS 5230,-
FB ab 11 600,-



HAZ

Erster Buggy mit deutscher
Zulassung, seit 1968 produ-
ziert, basiert auf dem Meyers
Manx

Autohaus Kühn
2 Hamburg 28
Billh. Deich 124
BS ab 4000,-
FB ab 10 200,-

H. J. Bieber
56 Wuppertal
Veilchenstr. 27
BS 4250,-
FB ab 8100,-



KARMANN GF

Karosserie von „Gute Fahrt“
entworfen, von Karmann seit
1970 produziert

Autohaus
Südhannover
34 Göttingen
Postfach 407
BS 3634,-
FB 10 840,-
auch über VW

W. Vogel
6802 Ladenburg
Luisenstr. 42
Preise auf
Anfrage



MAPLEX

Eigenständiges Modell, seit
1973 produziert, 75er Modelle
modifiziert

H. J. Bieber
56 Wuppertal
Veilchenstr. 27
BS 3480,-
FB ab 7430,-

Erklärungen zur Tabelle: BS = Bausatz, FB = Fertig-Buggy. Preise nach Herstellerangaben, Vergleiche über Lieferungsumfang von Bausätzen unbedingt erforderlich, da sehr unterschiedliche Bestückung, teilweise ohne Lampen und Verdeck.

**WER DIE WAHL HAT,
HAT DIE QUAL: FÜR JEDEN GESCHMACK
DEN RICHTIGEN BUGGY**