



...nicht nur fürs Auge!

Entfernt erinnert der kleine Offroader an den legendären Jeep. Markanter Kühlergrill mit senkrechten Rippen, eng stehende runde Scheinwerfer, der Buggy aus dem Hause Xingyue will das Image der harten Off-Road-Jungs nutzen. Was kann der Buggy? Mehr Schein, als Sein? Im Motorsportzentrum Jänschwalde ging's unlängst zur Sache. Und wir waren mehr als erstaunt, so viel sei schon mal verraten, wie sich der Allradler dabei aus der Affäre zog

Es gibt immer mal wieder Testfahrzeuge, auf die man ganz besonders gespannt ist und auf die man sich freut. Xingyues 800er Buggy, der von Quadix in Bamberg schon seit einiger Zeit importiert wird, hat als Allradler unlängst die TÜV-Hürde genommen und trat bei uns zum Test an. Die 4x2-Version des Spaßmobils kommt mit zulassungsfreundlichen COC-Papieren nach Europa und kann so problemlos in den Verkehr gebracht werden. Nicht so der Allradler. Der Buggy mutiert hierzulande zur Zugmaschine, mit einer VKP-Variante kann Xingyue nicht dienen. „Unsere chinesischen Partner waren mehr als nur überrascht, dass wir eine Möglichkeit gefunden haben den Allrad-Buggy zu homologieren.“

Vor dem Fahrspaß ist erstmal Leibesertüchtigung angesagt. Der extrem hohe Schweller, mit dem Xingyue die Stahlkarosse versteift und die Insassen schützt, zwingt zur Kletterei. Wir schauen mit Neid auf die „Türvariante“ des Sportgerätes, die zumindest beim Einstieg deutlich mehr Komfort bietet. Die 350 Euro Aufpreis, die „Weichei-Variante“ des Buggys kostet, scheinen eine gute Investition zu sein. Leider muss man dann auf die Jeep-Front verzichten und bekommt einen Kühlergrill mit Rechteckscheinwerfern. „Geschmackssache,“ grinst Quadix-Boss Jörg Braun.

Offroad oder Onroad, Quadix kann beide Glaubensgemeinschaften befriedigen. Wer nur auf Asphalt unterwegs ist, dem genügt der Hecktriebler mit den flachen Niederquerschnittsreifen. Wer dann doch zur Schmutz-Fraktion tendiert, der sollte den Allradler mit den grobstolligen Huajiang-Pneus wählen. Auf der Straße,

das sollte nicht verheimlicht werden, überzeugt die Bereifung nicht gerade mit Komfort. Die Reifen sind laut, das grobe Profil ist auf der Straße trotzdem gut beherrschbar, der Buggy neigt allerdings, so besohlt, zum gut smarten Drift.

Die Xingyue-Buggys sind echte Zweisitzer. Ergonomisch geformte Schalensitze geben der Buggy-Crew auch bei schneller Fahrt ordentlichen Halt. Die Kunstlederbezüge lassen sich einfach sauber halten. Das kleine Sportlenkrad ist ordentlich platziert, alle Bedienelemente lassen sich angeschnallt gut erreichen.

„Die Buggys sind Sommerfahrzeuge“ erwidert Jörg Braun auf unsere Frage nach Heizung und Lüftung. Zumindest ein einfache Scheibenlüfter sollte hel-





Trockenkupplung greift sehr sensibel. Es dauert ein paar Versuche, bis man sich an den kurzen Weg gewöhnt hat. Fünf Vorwärtsgänge stehen dem Allradler zur Verfügung, um die Motorleistung in Speed umzusetzen. Die Übersetzungen sind eng gestuft, im Gelände findet man immer einen passenden Gang. Der erste Gang ist sehr kurz übersetzt. Er dient im harten Einsatz als Crawler. Im fünften Gang erreicht der Buggy schnell Höchstgeschwindigkeit. Bei gemessenen 104 km/h be-

ber Gas an und provoziert den Fahrer zu schaltfauler untertouriger Gangart. 70 Nm Drehmoment stehen im Bestpunkt zur Verfügung, das hilft den Leistungseinsatz auch niedertouriger gefühlvoll zu dosieren.

Alle 800er Buggys, die Quadix aktuell im Programm hat, werden mit offenen Differenzialen ausgeliefert. Die Ausgleichsgetriebe können mechanisch gesperrt werden. Dazu empfiehlt der Hersteller allerdings Fahrzeugstillstand. Wir haben auch im harten Einsatz die Sperren

Der Wagen verspannt sich bei Kurvenfahrt nicht mehr, die Fuhre folgt sauber der Richtung, die der Fahrer am kleinen Sportlenkrad vorgibt. Hat man sich doch mal festgefahren, heißt es, den Sperrenhebel auf der Mittelkonsole nach hinten klappen. Nun drehen sich die Räder wieder im Gleichlauf,

und weiter geht's. Gab's das sperrbare Hinterachsgetriebe bislang exklusiv für die Allradversion, so ist die 100 Prozent sperrbare Differenzial-Ausführung seit 2012 auch in den Hecktriebeln Standard.

Einzelradaufhängungen vorn und hinten sorgen beim Xingyue Buggy für ausgewogenes Fahr-



Ordentlicher Federweg: doppelte A-Arms vorne



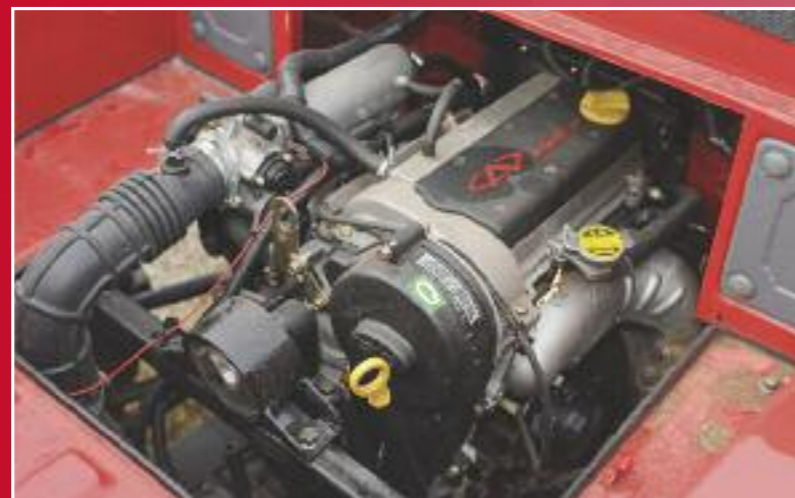
Verschleißt: kräftige LoF-Hängerkupplung



Artgerecht: Allradler mit Winde



Hängende Pedale: ordentliche Platzverhältnisse im Fußraum



Drehmomentstark: Dreizylinder-Chery-Motor mit 50 PS Maximalleistung



Mechanisch: Sperrenbetätigung



Aufgeräumt: Tank und Bremsgerät

Spielplatz in der Lausitz



Vom Allrad-Buggy positiv überrascht: Andreas Bremer vom MSZ Jämschwalde

Andreas Bremer arbeitet im Motorsportzentrum Jämschwalde und hat schon so manchen Allradler durch fast 50 ha große Gelände geschleucht. „Ich hätte nicht gedacht, dass der Buggy im echten Gelände so gut zu fahren ist“, freut sich

der Offroad-Profi nach der Fotofahrt mit dem chinesischen Allradler. „Der Motor hat ordentlich Dampf und zieht prima aus niedrigen Drehzahlen. Mit Allrad und Sperre kommt man überall super durch“. Das Fahrwerk könne weicher sein, aber so passe es auch in schnellen Passagen.

fen, die Frontscheibe beschlagfrei zu halten. Dafür gibt's serienmäßig eine Soundmaschine, die sich hören lassen kann und das Zeug dazu hat, das Viertel zu beschallen. Der Subwoofer ist Serie, AUX- und USB-Anschlüsse lassen sich für die Einspeisung der eigenen Mücke nutzen.

Selbst echte Frischluftfanatiker sehnen sich ab und an nach einem schützenden Dach. Ein geknüpftes Planenverdeck hält den Fahrgastraum trocken, Voraussetzung, der Fahrer hat die Zeichen des Wetters gut gedeutet. Leider lassen sich Planentüren nicht entfernen.

Genug der Theorie, ab auf die Teststrecke. Hinter der Fahr-gastzelle werkelt deutlich hörbar ein alter Bekannter. Der Dreizylinder-Chery-Motor, der in ähnlicher Bauweise auch im Matiz verbaut ist, stellt aus 812 Kubikzentimeter Hubraum 50 PS Leistung zur Verfügung. Im

Allrad-Buggy bedient das längs-eingebaute Triebwerk den Kraftstrang. Das direkt an die Fünfgang-Box angeflanschte Verteilergetriebe transferiert die Motorleistung über Kardanwellen zu den Achsgetrieben.

Kupplung getreten, Gang eingelegt und ... abgewürgt. Die

grenzte beim Testkandidaten deutlich spürbar der Drehzahl-limiter den Vorwärtsdrang.

Wer in normalen Speed off-road unterwegs ist, der wird mit Begeisterung die Elastizität des Dreizylinder-Motors loben. Schon aus niedrigsten Drehzahlen nimmt der Einspritzer sau-

nur selten gebraucht. Im Allradmodus - das Verteilergetriebe lässt sich elektrisch verriegeln, ist dank großer Federwege nur in starker Verschränkung Bedarf an zusätzlicher Traktion.

Vor allem auf Wegen und auf der Straße überzeugt dagegen das offene Antriebsdifferenzial.



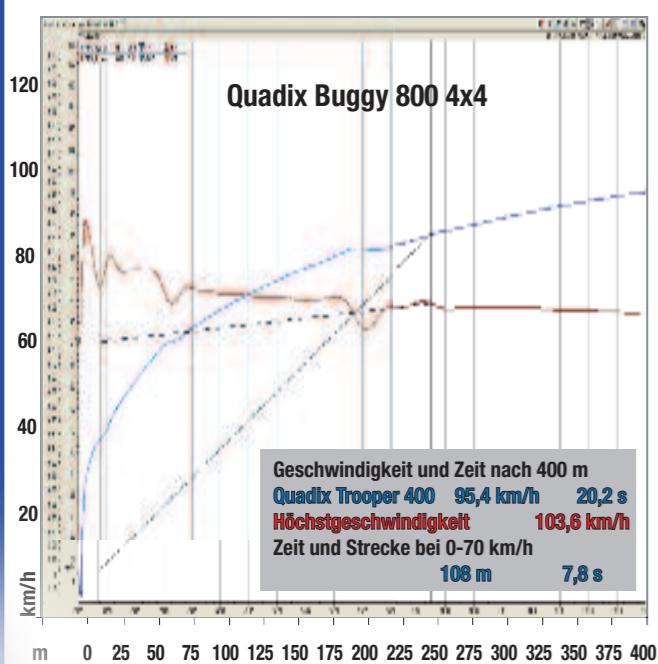
TECHNISCHE DATEN

QUADIX BUGGY 800 4x4	
Motor	Flüssigkeitsgekühlter 3-Zylinder 4-Takt-Motor
Hersteller	Chery Industries
Hubraum	812 cm³ (100 x 86 mm)
Gassteuerung	DOHC
Gemischaubereitung	EFI
Zündanlage	ECU
Maximale Leistung	36 kW (50 PS) / 5.500 min⁻¹
Maximales Drehmoment	70 Nm / 3.500 min⁻¹
Startsystem	E-Starter
Antrieb	4x4 zuschaltbar, zuschaltbare Sperren v. und hi.
Kraftübertragung	synchronisiertes Klauenge triebe, Kardan
Gänge	5 + R
Radaufhängung vorne / hinten	Doppelte A-Arms / Doppelte A-Arms
Reifen vorne / hinten	27x9-14 / 27x11-14
Bremsen vorne / hinten	hydr. Scheibenbremsen, integral
Abmessungen Länge x Breite x Höhe	3.170 x 1.640 x 1.585 mm
Radstand	2.215 mm
Tankinhalt	23 Liter
Leergewicht (trocken)	720 kg
zulässiges Gesamtgewicht	810 kg
Listenpreis (D) inkl. Straßenzulassung	ab 10.798 Euro (LOF)
Bezugsquelle D	www.quadix.de
Bezugsquelle A	www.quadix.de
Bezugsquelle CH	www.quadix.de

Alle Preise in Euro inkl. 19% MwSt. (D)



BESCHLEUNIGUNG



verhalten. Ordentlich lange Federwege halten die Räder auch auf welligem Geläuf sicher am Boden. Sportlich hart, mit diesem Attribut muss man die Abstimmung der Stoßdämpfer belegen. Bei harten Schlägen neigt die Federbeinkombination allerdings vorn wie hinten zum Durchschlagen.

Wer schnell unterwegs ist, braucht wirksame Bremsen. Xingyue schickt den Allrad-Buggy an allen Räder mit gut dosierbaren Scheibenbremsen ins Rennen. Ein Unterdruck-Bremsverstärker unterstützt spürbar den Pedaldruck und damit die Dosierbarkeit der Energievernichter. Die Brems-

verteilung vorn zu hinten ist gelungen. Auch bei Vollbremsungen bleibt das schnelle Spielzeug sicher in der Spur.

Fazit

Xingyues 800er Buggys wurden als reine Freizeitgeräte konstruiert. Und genau diesen Job erledigen die Vierradler aus China perfekt. Für knapp 11.000 Euro gibt's ein kleines luxuriöses Spielmobil, dessen Poser-Eignung außer Frage steht.

Aber das Fahrzeug kann mehr. Die Allrad-Version hinterlässt auf der Straße und im Gelände einen respektablen Eindruck. Der Buggy lässt sich spielerisch fahren, erst harte sportliche Gangart zeigt dem Zweisitzer Grenzen auf. Die Ausstattung, mit der die Buggys von Quadix geliefert werden, überzeugt. Da gibt's serienmäßig hinterm Plastik-Frontbumper eine 3000er Winde mit Kabel-Fernbedienung, dazu gibt's ein Fahrzeug-Interieur, das sich deutlich von normalen UTVs abhebt.

Mit Türen: Echter Komfortgewinn

Quadix bietet den 800er Buggy in 4 verschiedenen Varianten an. Hecktrieb oder Allrad, für die Offroad-Fans ist die 4x4 Variante eigentlich ein Muss. Wer hauptsächlich auf der Straße unterwegs ist, für den gibt's einen entsprechenden Rad-satz mit Niederquerschnittsreifen. Alle Buggys gibt's seit kurzem auch mit Türen, dann muss der Fan allerdings auf das markante Jeep-Gesicht verzichten.



Kräftig: Rohrbumper mit 3000-lbs-Winde



Praktisch: klappbares Gepäckrack



Bequem: aufpreispflichtige Türen



Martialisch: kräftiger Überrollbügel



Komfort: Sportliche Schalenitze



Offroad: Traktion dank 4x4

Zuschaltbar: mechanische Differenzialsperren



Leichtgängig: 5-Gang-Schaltung



Griffig: kleines Sportlenkrad



Wer Türen will, muss auf die Jeep-Frontmaske verzichten

MESSWERTE

VOLLBREMSUNG aus 60 km/h	
Bremsweg	22,9 m
maximale Verzögerung	0,62 g
AUSROLLEN aus 60 km/h	
Ausrollweg	68,3 m
maximale Verzögerung	0,21 g
GERÄUSCHMESSUNG NACH FIM-MODUS*	
Standgeräusch (Leerlauf)	81,3 dB(A)
Drehzahl 5.000 / min	93,4 dB(A)
* Motordrehzahl 5.000 /min, Abstand Meßgerät 0,5 m (45°) zu Auspuff-Öffnung	
TACHO-ABWEICHUNG	
Anzeige: 50 km/h	Messung 47 km/h
Anzeige: 80 km/h	Messung 74,2 km/h
* Alle Messungen mit Serienbereifung	
VA: Huajian 27x9-14, 100%, 0,6 bar	
HA: Huajian 27x11-14, 100%, 0,6 bar	