



Inklusive Seilwinde  
**11 400**  
Euro



**Nein, das ist kein Jeep: Der Quadix Buggy 800 wirkt wie eine Wrangler-Miniatur und stellt vielleicht das Beste dar, was man aus Chevrolet/Daewoo-Matiz-Technik machen kann. Der Buggy verfügt über eine Straßenzulassung, die Seilwinde ist serienmäßig**

# Stoppel- Hopser

Die ATV-Hersteller haben's geschafft, den Geländewagen neu zu erfinden. Der Quadix weckt Erinnerungen an Willys und Suzuki LJ

■ Eigentlich ist der Bamberger Jörg Braun (47) um 2005 längst durch mit Quad und ATV. Der erste Boom ist abgeebbt, und die Helmpflicht steigert den Beliebtheitsgrad auch nicht gerade. Auf der Intermet in Köln fällt dem Quad-Importeur in der Kellerkinder-Abteilung ein schüchterer Chinese auf, der mit einer Art Wrangler-Miniatur auf Kundschaft hofft. Irgendwie ist dieses Ding anders: solide Stahlkarosserie, viel breiter und daher weniger kippelig als die bis dahin üblichen ATV, dazu die Abwesenheit obskurer Technik – Dreizylinder und Getriebe entstammen dem Daewoo/Chevrolet Matiz, vieltausendfach bewährte Aggregate ohne Ersatzteilsorgen. 50 PS und 100 km/h Höchsttempo reichen zum Mitschwimmen im Straßenverkehr. Einen Versuch wäre das Ding ja wert, denkt er sich.

Xingyue heißt der Hersteller, das Werk sitzt in Shanghai. Über Bremen erreichen die Buggys Deutschland, beim Importeur in Bamberg steht ihnen eine achtstündige Überarbeitung durch Brauns zwölfköpfige Belegschaft bevor. Sie bessert die Qualität rundherum nach, schraubt Zulassungsrelevantes wie Rückfahr- und Nebelleuchten an.

Erster Fahreindruck: mehr Auto als Side-by-side-Quad. Wer einen reduzierten kleinen Geländehüpfer vom Schlage eines Suzuki LJ – er war nicht einmal zehn Zentimeter länger als der Quadix – vermisst in der heutigen, sehr komfortorientierten 4x4-Welt, aber kippelige ATV nicht mag, der sitzt hier richtig. Natürlich zieht's in dem seitenfensterlosen Gefährt, das ist Teil des Fahrerlebnisses. Das von uns gefahrene Exemplar verfügt aber

dank Hardtop und Heizung über eine gewisse Alltagstauglichkeit – das ist kein reines Spielzeug mehr. Der Quadix kann auch ernsthaft: Hydraulische Anlage und Kommunal-Dreieck (genormter Anschluss für allerlei Geräte) sind Teil der Optionsliste. Schneepflug und Holzspalter gibt's ebenfalls beim Importeur, der übrigens auch Österreich und die Schweiz bedient.

Im Gelände macht dem Buggy mit rund 230 mm Bodenfreiheit und dem (optionalen) Unterfahrerschutz kein anderes Fahrzeug so schnell etwas vor. Zwei Quersperren und sogar eine Seilwinde sind Serie, dicke Bergeösen ebenso. Der Quadix geht schon mal auf Anschlag in dem harten Motocrossgelände, das wir unter die Räder nehmen, steckt die Schläge aber offenbar klaglos weg. Gefallen haben uns die vielen Schmiernippel am Fahrwerk, das

## Der Quadix wirkt wie ein Spotlight für den Fahrer

lässt bei gewissenhafter Pflege Haltbarkeit erwarten.

Zentraler Nachteil ist das Getriebe: Es war schon im Daewoo Matiz nicht für Schaltpräzision und Dauerhaltbarkeit bekannt; Austauschgetriebe sind aber zu Preisen um 400 Euro weltweit erhältlich.

Nachteil Nummer zwei, den der Quadix aber mit manchem ungleich teureren Geländewagen teilt: die Abwesenheit jeglichen Rostschutzes. Wer den Buggy im Winter, als Schneeräumgerät etwa, nutzen will, sollte Hohlraumversiegelung und Unterbodenschutz nachrüsten – die Bamberger bieten beides im Paket zu 200 Euro an. Der gelernte Kaufmann Braun hat in Sachen Offroad

FOTOS: R. SÄSEN

offenbar lebenslänglich: Ein 1979er-Dingo-Buggy von Bieber aus Wuppertal tritt die Passion los, ein Klassiker auf Käfer-Basis. Den besitzt er noch heute. Sein Alltagsauto: ein Defender.

Der Quadix ist mittlerweile ein gar nicht mehr so seltener Anblick. Um die 300 Exemplare lassen sich bei uns jährlich absetzen. Spätestens seit Mitte 2012 die aktuelle Version mit der Jeep-ähnlichen Front verfügbar war, stellte sich der Erfolg ein. Jeep duldet die Designkopie, zumindest in Europa. Kurios: Die zweiradgetriebene Version verfügt über einen Quermotor, der Allradler trägt die Matiz-Maschine

## Jeep duldet die Designkopie bislang

längs eingebaut. Die Kundschaft reicht vom Adrenalin-Junkie über den fidelen Rentner, der meist die zugänglichere Version mit Türen bevorzugt, bis hin zu Kommunal- oder Forstbetrieben. Das von uns gefahrene Exemplar mit Hardtop, Unterfahrschutz und der wirksamen Wasserheizung kostet 14 153 Euro – nur 1000 Euro billiger als ein Suzuki Jimny, aber geländetechnisch umfänglicher ausgestattet. Geld spart die Zulassung als land- und forstwirtschaftliches Fahrzeug, die Kfz-Steuer kostet nur 45 Euro/Jahr. Im Preis inbegriffen ist der Hinguck-Effekt: Der Quadix-Pilot hat stets sein persönliches Spotlight dabei.

[Rolf Klein]



### TECHNISCHE DATEN

#### Quadix Buggy 800 4x4

Dreizyl.-Benziner, Mitte längs • 2 Ventile/Zyl. • 812 cm<sup>3</sup> • 37 kW/50 PS bei 5900/min • Drehmom. 70 Nm bei 3500-4000/min • Hinterradantrieb, Vorderräder elektr. zuschaltbar • 100%-Differenzialsperren für Vorder- und Hinterachse • 5-Gang-Schaltgetriebe ohne Reduktion • Einzelradaufh., Schraubenfedern vo. u. hi. • Scheibenbr. vo. u. hi. • Reifen 26 x 9 R 14 vo., 26 x 11 R 14 hi. • L/B/H 3099/1661/1448 mm • Bodenfreiheit 230 mm • Leergew. ca. 700 kg • Anhängelast 700 kg • Tank 20 l • Verbrauch ca. 7,5 l/100 km • Höchstgeschwindigkeit ca. 100 km/h

PREIS ab

**11 424 EURO**

**Pkw-Fahrer finden sich im Quadix sofort zurecht. In der Mittelkonsole vor dem Schalthebel liegen zwei Zughebel für die serienmäßigen Achssperren**



**Unten: 0,8-Liter-Dreizylinder und Getriebe vom Daewoo Matiz**



**Oben: Heckantrieb, Frontantrieb per Tastendruck elektrisch zuschaltbar**



**Acht Schrauben lösen, und das aufpreispflichtige Hardtop (499 Euro) lässt sich demontieren. Das dauert fünf bis zehn Minuten**



**Wirksame Wasserheizung für 689 Euro, Alu-Unterfahrschutz 1190 Euro**



**Leicht, 50 PS stark und  
230 mm Bodenfreiheit:  
Der Quadix ist top im  
Gelände. Türen und  
niedrigerer Einstieg für  
350 Euro Aufpreis**