

Volle Breitseite

Ein feines Autocross-Mobil - der Büchl-Honda ist ein kompromissloser Quertreiber

Aus einem Wald nahe der hessischen Stadt Schlüchtern steigt eine Staubwolke auf. Umso näher man dem Waldgebiet kommt, desto mehr ist ein Kreischen zu hören. Sehr hell und in kurzen Stößen. Ein ungewöhnlicher Sound. Wie sein Verursacher. Wir befinden uns auf dem Ewald-Pauli-Ring, der Autocross-Strecke des MSC Schlüchtern. Hier steht ein Autocross-Buggy. Breit, blau, mit einem Cockpit im Maschendraht-Design - irgendwie wie ein Ur-Insekt aus vergangenen Zeiten.

Vom führenden Autocross-Bauer Büchl kommt das gute Stück. Der helle Sound, der uns das Finden der Strecke so leicht gemacht hatte, stammt vom Honda-S2000-Triebwerk im Heck.

Natürlich nicht ganz Serie. Dem ansonsten 240 PS starken Motor hauchte Büchl mit einer gut durchlässigen Auspuffanlage und einer geänderten Motorelektronik noch mal 20 PS mehr ein. Der Antrieb samt Vierganggetriebe (Klauenschaltung) stammt von einem Porsche 915. Gut zu erkennen an den Porsche-Fuchs-Felgen in 15 Zoll.

Spartanisches Cockpit: Sitz, Lenkrad, Schaltung

Das Cockpit ist überschaubar: ein geschweißtes Stahllenkrad, ein Schaltstock und der gewöhnungsbedürftig schräg nach hinten gelagerte Schalensitz. Sonst nichts. Und damit soll man schnell fahren können?

Also Metallgitter hochklappen und einsteigen. Eng geht's hier zu. Kaum angeschnallt, fällt das Gitter wieder runter. So ungefähr muss sich ein Vogel im Käfig fühlen. Ein Druck auf den Anlaserknopf, und der 2,0-Liter-Honda-Motor nimmt brabbelnd seinen Dienst auf. Ein Tritt auf die erstaunlich leichte Kupplung, ein lautes Klacken. Der erste Gang ist drin. Ab sofort hat der linke Fuß Ruhe. Einmal in Fahrt, werden die Gänge ohne Zugkraftunterbrechung nur noch durchgerissen.

Der Vorwärtsdrang des Buggy ist trotz losem Untergrund grandios. Der Sprint von null auf hundert ist nach rund vier Sekunden Geschichte. Begleitet wird das Ganze von lautstarkem Steinerschlag in den Schmutzfängern ▶



Übersichtlich: Im leeren Cockpit kann man nicht viel falsch machen. Geschmiedetes Metall-Lenkrad (li.) vor dem knochenharten Schalensitz und ein Schaltknüppel (re.), das war's. Mehr braucht ein Autocrosser aber auch nicht





90 Grad Driftwinkel: In jeder Kurve wird dem Schotter die volle Breitseite gegeben. Dabei ist der Crossover aber immer leicht zu beherrschen



Eigenbau: das Fahrwerk mit Doppelquerlenkern, Gewindefahrwerk und 35 mm Federweg (o.). Innenliegend: Scheibenbremsen vorn und hinten (u.)



Da steckt Musike drin: der Honda-Motor mit 260 PS, gut geschützt im Gitterrohr-Rahmen

MESSWERTE	Büchl-Buggy
Beschleunigung 0- 50 km/h	-
0-100 km/h	4 Sekunden
60-160 km/h	-
Höchstgeschwindigkeit	160 km/h
Bremsweg aus 100 km/h	-
Benzinverbrauch	ca. 30 l/100 km/h
Testwagenpreis	45 000 Euro

FAHRZEUGDATEN	
Motor Bauart/Zyl./Einbaulage	4-Zylinder, Reihe/längs
Ventile/Nockenwellen	4 pro Zylinder/2
Nockenwellenantrieb	-
Hubraum	1997 cm³
Max. Leistung bei Drehzahl	260 PS bei 9500 U/min
Max. Drehmoment bei Drehzahl	260 Nm bei 8700 U/min
Antrieb	Allrad
Getriebe	4-Gang sequenziell
Länge/Breite/Höhe	3800/1850/1300 mm
Leergewicht/Zuladung	500 kg/-
Reifentyp	Michelin
Reifengröße vorn/hinten	18/65/15
Tankinhalt/Kraftstoffsorte	12 l/Super plus
Internet:	www.buechl-rennsport.de

aus Hartplastik. Das ist wie Play-Station spielen – nur mit Verletzungsgefahr. Und das kann man wörtlich nehmen. Denn vorn gibt es keine Windschutzscheibe, sondern nur dieses Gitter. Das hält bei Rennen zwar von Vorfahrern aufgewirbelte grobe Brocken ab, kleine Steine, Staub und ein paar blaue Flecke muss ein Autocross-Pilot aber in Kauf nehmen.

Vor der nächsten Kehre kurz in den dritten, dann den zweiten Gang. Etwas am Lenkrad reißen, wieder aufs Gas. Wahnsinn, der Buggy meistert die Kurve im allerfeinsten Drift! Sein Vorwärtsdrang ist so heftig, dass

trotz der Wellen und Kuppen auf dem Kurs in Schlüchtern auch die dritte und vierte Fahrstufe nicht zu kurz kommen. Dank des verstellbaren Gewindefahrwerks mit üppigen Federwegen werden auch große Brocken und Löcher vom Buggy geschluckt.

Hardcore-Allradler mit federleichtem Handling

So lässt sich Büchls Hardcore-Allradler trotz der hecklastigen Kraftverteilung von 60:40 leicht um den Kurs scheuchen. Dank der weichen Lenkung ist die Fuhre auch auf losem Geläuf easy auf dem rechten Weg zu

halten. Zumal die groben Schotterreifen für richtig viel Grip sorgen. Wissen sollte man aber: Die an der Hinterachse innen verbaut Scheibenbremse richtet nicht viel aus. Aber Autocrosser bremsen sowieso lieber mit dem Motor und per Querstellen vor den Kurven. Also voll durch die nächste Kehre. Im dritten Gang und im 90-Grad-Driftwinkel. Das macht Lust auf mehr. Aber der linke Schmutzfänger löst sich. Das Ende einer Dienstreise. Schade!

Guido Naumann

FAZIT

Fahrspaß für wenig Geld



ABMS-Tester Guido Naumann (links)

■ Nur selten bekommt man so viel Fahrspaß für so wenig Geld. Ein rennertiger Büchl-Buggy ist ab 35 000 Euro zu haben. Dafür erhält man ein konkurrenzfähiges Sportgerät, das mit ein wenig Übung für jedermann beherrschbar ist.

Aktuelle Renn-News im Internet:

Auto Bild motorsport.de
www.autobild-motorsport.de