Beach Babes

Manchmal ist weniger mehr. Weniger Chassis, weniger Blech, weder Türen, Dach noch Seitenscheiben. Dafür Spaß satt und das Lebensgefühl der Hippie-Ära. Beach Buggy und Bronco bringen auch heute noch den „Spirit of California" auf die Straße

Text: Marion Kattler-Vetter
Fotos: Nico Meiringer

Ready to rumble? Klar. Die Sierra Bermeja wartet nur auf das Kultmobil der Seventies

Ist der Beifahrerin zu wohl, steigt sie auf die Pritsche. It's fun, Baby

Xbox und PS4-Gamer jüngeren Datums werden sich verwundert die Augen reiben: Wie, die Dinger gibts wirklich? Was seit Jahren von flinken Fingern über die Monitore gescheucht wird, bringt auch im wirklichen Leben einen Haufen Spaß. Okay – es ist ein Spielzeug. Aber eines, das Spaß macht. Der VW Buggy ist der Beweis, dass die Entwickler in Wolfsburg auch in den 70er-Jahren über den Gartenzaun schauten – und dass sie die Größe hatten, sich vor einem nonkonformistischen kalifornischen Bootsbauer zu verneigen. Von dem nämlich übernahmen sie die Idee für den Buggy, offen und luftig wie kein Auto zuvor. Bruce Meyers schuf 1964 in Pismo Beach bei L. A. den Prototypen aller Strandautos, die Antwort auf die wüster Achtzylinder-Ungetüme, die den Strand mit grobschlächtigen Rahmen und Hinterradfelgen im Waschmaschinentrommel-Format regelmäßig in die Generalprobe von Desert Storm verwandelten. Das musste doch filigraner gehen! Er griff sich ein Käfer-Chassis, verkürzte es, tunte den Boxermotor und zog Ultrabreitreifen auf. Die Blechkarosserie ersetzte er durch ein buntes Fiberglaskonstrukt, fertig war der Meyers Manx und begeisterte die Fans.

Da wollte auch Wolfsburg den Buggy. Auf einem verkürzten Käfer-Chassis, angetrieben vom

Bronco. Die Antwort auf Jeep, Blazer & Co.

Viel Luft untenrum. Der kommt überall durch

Kurz. Knackig. Und gut. Mehr brauchst du nicht, um Freak zu sein

Hippies will never die! Der Kult wirkt auch heute

44-PS-1300er-Motor, lediglich mit einem labberigen Zeltverdeck geschützt, kam das Funmobil so gut an, dass es 1971 bei Karmann in Serie ging. Wahlweise als Komplettfahrzeug oder als Bausatz brachte der Buggy einen Hauch von Kalifornien an die Baggerseen. Zwar ließen Sicherheits- und Crashvorschriften die vierrädrigen Sonnenanbeter schnell wieder in der Versenkung verschwinden und Karmann stellte die Produktion bereits 1974 wieder ein, doch die Idee lebt und rockt bis heute, wie auf dem Trip auf den Straßen Marbellas klar wird.

Dort lassen wir genau die ungleichen Spaßmacher von der Leine, die vor mehr als 50 Jahren Meyers umtrieben: einen 1970er Ford Bronco mit 4,9-Liter-V8 und 153 kW in sattem Lamborghini-Orange und einen 1972er GP1 Beach Buggy mit 1600er-Boxer und 50 PS in optimistischem Porsche-Speedgelb. Kein Manx, aber knapp daneben: ein von GP Mouldings gebauter Buggy britischer Herkunft, komplett überholt, mit sportlicher Bremsanlage und Schuhgröße 7 x 15 vorne und 9 x 15 hinten.

Der Bronco, einst als Antwort auf Jeep CJ-5, International Harvester Scout und Chevy Blazer in den Ring geworfen, punktet mit kurzem Radstand, gutem Handling und dem gutmütigen Charme des All-American Workhorse, strandtauglich gemacht durch die Pick-up-Optik, viel Luft unter den Flanken und zeitgeistiges Interieur in Riffel-Alu und Leder. So verschieden die beiden Beach Babes auch sind, eines eint sie: Sie machen einen Riesenspaß. Und sie stehlen allen die Show. Ganz egal, ob italienische Diven oder potente US-Muscles aufkreuzen: Den beiden Survivorn ist die ungeteilte Aufmerksamkeit sicher. Der Dreh des Buggyschlüssels entzündet Spritgemisch und Endorphine gleichzeitig, der Kupplungsfuß trifft auf die gummileichte Käfer-Pedalerie, der Schalthebel klackt in den ersten Gang und schon stürmt das gelbe Spaßmobil los. Zweiter Gang, dritter, vierter, alles kurz und giftig übersetzt. Der Wind zerschellt an der Frontscheibe, zerrt an der Frisur und wird vom knatternden Boxer zu Kühlzwecken verschlungen.

Nebenan gullern die 205 Pferde des Achtzylinders, gibst du Gas, ertönt für gefühlte drei Sekunden ein tiefes Grummeln und der Klotz nimmt Fahrt auf. Langsam, aber gewaltig. Der Bronco saugt kubikmeterweise Luft ein und lässt Benzin in seine acht

Offen, luftig, kultig. Der Buggy ist der Prototyp des Strandläufers

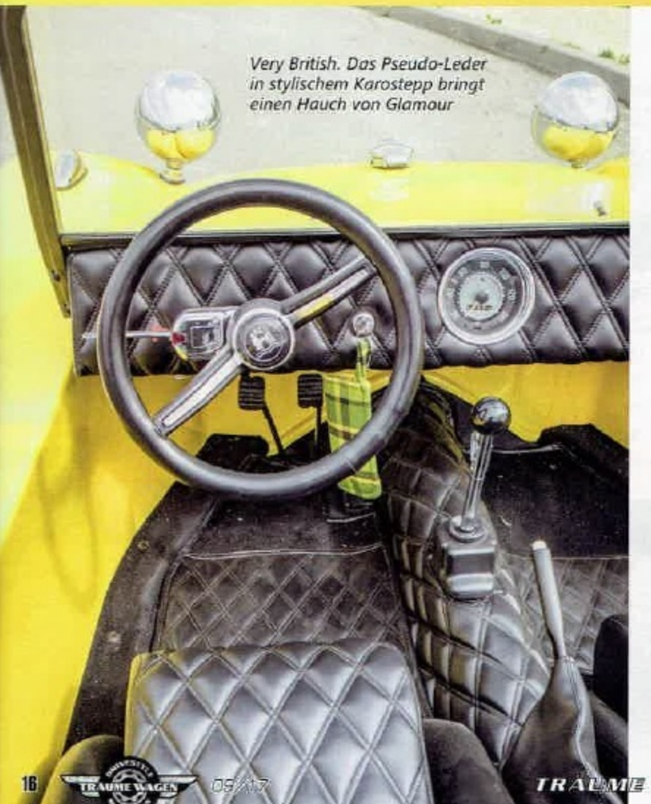
Der Buggy hat sogar ne Mütze. Und die Frisur sitzt!

Buggy mit Boxer, wie sich das gehört. Und wie man sieht, passt alles perfekt

Pötte strömen, was zuweilen einen Tankstopp erfordert. Zeit, sich zu freuen und die Huldigungen von Fahrern herkömmlicher Mobile zu genießen. Die seidenweiche Vier-Gang-Automatik hat mit dem massiven Leiterrahmen-Zweieinhalbtonner keine Probleme, die Reifen walzen über den Asphalt und schlucken trotz des kurzen Radstands fast alles weg.

Die Frage, ob Buggy oder Bronco, ist schnell beantwortet. Beide! Der einzige Haken ist die Verfügbarkeit. Erschwert wird die Suche nach einem originalen Klassiker durch die Fantasie der Vorbesitzer. Viele Buggys wurden über die Jahre derart verbaut und mit so viel Chrom und Effektlack traktiert, dass man heute kaum mehr ein Original findet. Das gleiche Schicksal teilt der Bronco der ersten Serie. Meist als Arbeitsgerät eingesetzt, wurde ihm regelmäßige Pflege eher selten zuteil, was in wenigen original erhaltenen Series-1-SUVs resultiert. Der ursprünglich nach Deutschland ausgelieferte Spanier, vor einigen Jahren aus Schweden geholt, ist eines der raren geliebten und sanft restaurierten Exemplare, was sich natürlich im Preis niederschlägt: Für 26.000 Euro ist er zu haben. Den Buggy gibts schon für 17.000. Was die Wahl vielleicht doch ein wenig erleichtert. Infos: www.coast-classics.com ■

Ein Hauch von Kalifornien an der Costa del Sol. Die Sonne ist die gleiche ...



Very British. Das Pseudo-Leder in stylischem Karostepp bringt einen Hauch von Glamour

Keine Entscheidung ist auch ne Entscheidung. Wir nehmen beide!

Nonkonformistisch, ohne überflüssigen Kram, dafür mit einem Riesen-Spaß-Pontenzial: Buggy und Bronco