



Fotos: H.D. Seufert

www.vw-golf-country.de

Distanzstücke
zwischen Achse
und Karosserie
machen den Golf
1,60 Meter hoch



Das ist die Höhe

Ein Golf will hoch hinaus. Er überragt seine Kollegen aus der Großserie um 18 Zentimeter. Und schon sein Name sagt, daß ihn der Berg ruft.

Die Schöpfungsgeschichte des Mountain-Golf ist von jener klaren spannungsfreien Einfalt, mit der die Jugendjahre von Prototypen gerne abzulaufen pflegen. Zu einer greifbaren Hardware verdichtete sich dieses Auto noch als eine Fingerübung für Entwickler und Designer. Als es dann seine hohe Gestalt angenommen hatte, nickten einige Herren bei Volkswagen zustimmend und bedeutungsschwer, man habe das ja immerschon gewußt. Und zur Belohnung für seinen besonders aufrechten Gang durfte der Mountain-Golf auf dem Genfer Salon, um nach der Art aller nicht geheimen Prototypen die Reaktion des Publikums zu testen.

Dieses seit Jahrzehnten branchenübliche Gesellschaftsspiel läuft nach festen stets vorhersehbaren Regeln ab: Das Publikum reagiert positiv. Und ganz natürlich applaudierte das Bergvolk der Schweizer einem Golf namens Mountain ganz besonders herzlich.

Aber solche Sympathie-Beweise allein schlagen noch keine Brücke von der Idee zur Produktion. Erst muß noch die Wünschelrute des Marketings das ungewisse Terrain abtasten, was im vorliegenden Fall zu der bemerkenswerten Erkenntnis führte, Volkswagen sei traditionell hochbegabt im Verkauf von geländegängigen Fahrzeugen, schließlich

habe man das Modell 181 mehr als 80 000mal absetzen können.

So gibt es nun ganz ernsthafte Überlegungen, den Mountain-Golf zu bauen, um ihn in eine Markt-Nische zu schieben, die man bei VW zwischen dem mehr straßengebundenen Allrad-Auto à la Golf Syncro und dem Geländewagen sieht. Gesundes Selbstbewußtsein bekundet Wolfsburg auch bei seinen Preisvorstellungen, die zwischen 30 000 und 35 000 Mark schon in die Mittelklasse der Geländewagen (Jeep Wrangler, Mitsubishi Pajero) reichen.

Viel von dem, was im Preisunterschied zum normalen Golf Syncro steckt, ist auf den ersten Blick und

FAHRBERICHT Mountain-Golf



Rammbügel, Trittbretter und außenliegendes Reserverad betonen, wie ernst es der Mountain-Golf meint



Technische Daten

Motor

Wassergekühlter Vierzylinder-Reihenmotor vorn quer, obenliegende Nockenwelle, Hubraum 1781 cm³, Leistung 72 kW (98 PS) bei 5400/min, max. Drehmoment 143 Nm bei 3000/min.

Kraftübertragung

Allradantrieb mit Visco-Kupplung, Fünfganggetriebe, Mechanisch betätigte Kupplung.

Fahrwerk

Einzelradaufhängung vorn und hinten, vorn mit Querlenkern, Querstabilisator, McPherson-Federbeinen. Hinten Schräglenker, Querstabilisator, Schraubenfedern, Felgen 6 J x 15, Reifengröße 195/65 R 15 H.

Karosserie

Fünfsitzige Limousine mit vier Türen und Heckklappe, Radstand 2475 mm.

Preis

VW Mountain-Golf ca. DM 35 000,-

auch von außen sichtbar. Der kernige Rammschutz vorn am Golf, da ist man in Wolfsburg sicher, wird auch einer möglichen Serie nicht erspart bleiben. Und auch das off-road-mäßig im Freien getragene Reserverad soll wohl bleiben. Allerdings wird in Betracht gezogen, den Tragbügel so zu ändern, daß er nicht nach links in den Gegenverkehr, sondern nach rechts zum Straßenrand schwenkt.

Das Streben nach Höhe erforderte eine schrittweise Annäherung an das neue Gardemaß mit dem Dach knapp 1,60 Meter über Grund. An den Radaufhängungen selbst ließ sich die Höhe nur um 40 Millimeter mehr durch den Einbau des sogenannten Schlechtwegepakets mit längeren Federn und Dämpfern strecken. Weitere 20 Millimeter plus ergaben sich durch die Montage von 15 Zoll-Felgen mit Reifen der Dimension 195/65 R 15 H. Der so erzielte Bruttogewinn von 60 Millimeter Bodenhöhe verringert sich um jene Distanz, die von Rutschplatten unter Vorder- und Hinterachse beansprucht wird. Zwischen dieser Panzerung und der Erdoberfläche bleiben weniger als 190 Millimeter lichte Weite. Das ist ordentlich für schlechte Wege, aber zu wenig fürs Gelände.

Seine alle anderen Golf überragende Höhe aber verdankt das Mountain-Modell einem Täuschungsmanöver: Distanzstücke zwischen den beiden Achsen und der Karosserie geben dieser die gewünschte Erhabenheit, freilich ohne den freien Raum unter dem Auto in irgendeiner Weise zu vergrößern.

Ein Blick in den Motorraum eröffnet eine sehr überraschende Perspektive: Zwölf Zentimeter tiefer als bisher unter dem Deckel erweckt das Antriebsaggregat den Eindruck, abgestürzt zu sein. Und wer dem Mountain-Golf unter die Bodenplatte schaut, der findet diese zwar etwas höher, aber der Antrieb zur Hinterachse verläuft in ähnlicher Höhe wie beim Syncro, von einem schützenden Rahmen längs verlaufender Rohre umgeben. Bei dieser Art zu liften hat der Golf gründlich zugenommen. Er ist um 150 Kilogramm schwerer. Das höhere Format, das größere Gewicht und ein

gemäßiger Anspruch der Geländegängigkeit erfordert eine bislang noch nicht abgeschlossene Anpassung der Kraftübertragung. Neben deutlich kürzeren Achsübersetzungen als beim Golf Syncro wären zumindest ein besonders kurz gefaßter Geländegang sowie ein entsprechender Rückwärtsgang wünschenswert, wenn die technischen Voraussetzungen schon keine Reduktion sämtlicher Gänge erlauben.

Fernab aller Berge, in der ebenen Weite um Wolfsburg und als einziges Muster seiner Art von befohlener Abstinenz zum Gelände bleibt die Tiefe der wahrnehmbaren Fahreindrücke an der asphaltierten Oberfläche befestigter Straßendecken. Wohl aber zeigt sich hier, daß jenseits aller High Tech ganz menschlicher Fortschritt auch heute noch möglich ist. Durch das neue und mit großer Akribie gewählte Maß der Höhe machten die Wolfsburger Designer das Einsteigen so mühelos wie nie zuvor. Nach dem Öffnen der Tür findet man den Sitz in der Höhe eines Vorstandssessels. Dort nimmt man ganz einfach Platz und zieht die Füße ins Wageninnere.

Von da an läßt sich insbesondere im Raume Wolfsburg das schöne Gefühl genießen, in einem Golf zu sitzen, aus dem man auf alle anderen Golf herabblicken kann, ohne daß irgend etwas wesentlich anders ist. Mit seinen 98 PS (72 kW) läuft der Mountain-Golf trotz Höhe und trotz Mehrgewicht auf eine dezente Weise lebhaft.

Die Abstimmung des Fahrwerks läßt eine behutsame Straffung spüren, die ohne die Absicht bleibt, Wellblech-Pisten zu trotzen. Viel eher war es wohl das Ziel der Konstrukteure, die hoch aufragende Karosserie daran zu hindern, den Kurven mit übertriebener Neigung zu begegnen.

Trotz seinem Imponiergehabe mit künstlicher Höhe ist er ein Golf geblieben, kultiviert im Charakter, aber zurückhaltend in seinem Hang zum Abenteuer. In Wolfsburg gilt der Mountain-Golf als eine Maßarbeit für jene 95 Prozent der Geländewagenfahrer, die nie ins Gelände fahren. Mal sehen, ob er denen auch paßt. *Clauspeter Becker*

www.vw-golf-country.de