

DEM TREND VORAUSS

Zu Lebzeiten wollte den VW Golf Country nicht einmal die angepeilte Zielgruppe haben. Heute ist der SUV Ahne mit 7715 gebauten Exemplaren die exklusivste Art, Golf zu fahren

■ Nicht nur vier zu spät kommt, wird sehr Leben bestraft. Es frühl ab und an auch jene, die zu früh da waren. 1991, nach nur zwei Jahren Einsatz, war der Gelände-Golf abgehakt. Er sollte hoch hinaus und ging schwer unter. Damals galt der hochbeinige Golf als nahezu beispielloser Flop. Heute erkennen nicht nur seine Fans seinen zeitlichen Charme, sondern auch Otto Normalautofahrer müß zugeben: Der hat den SUV-Booßen mitbezogen.

Auch Bernd Uwe Zimmer (37) kann dank einer deutsch-österreichischen Verbindung zu seinem Country. „Das war der Wagen meiner Chefin, nur gekauft für den Urlaub in

Österreich. Als ich das Auto zum ersten Mal sah, habe ich gesagt, es ist das mal mein Familienwagen wird“, sagt der. Das potent einer Sportsfreizeitsfirma. 1999 erhellte sich die Prognose, da das „Chrom-Modell“ 37.000 Kilometer auf dem Tacho und ging ein Jahr darauf in Zimmers Privatbesitz über. „Im Juli 2000 habe ich ihn für 5300 Mark gekauft, seitdem ist er mein einziges Auto.“ Von solch euphorisierenden Käufern konnte VW damals nur träumen.

Bis zum Kauf hatte sein neuer Besitzer wenig Zeit, alles anzuhauen, was sich mit der kurzen Geschichte des Country beschäftigt. Prospekte, Händler-Informationen, ▶



Für den hochbeinigen Auftritt sorgte Steyr-Puch per HMFahrarmen





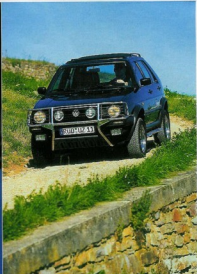
Presstexte und alte, vorwiegend vielfältige Schwarz-Weiß-Aufnahmen, auf denen der Country noch großtätig helfen und einen zackigen „Montana“-Schiffzug auf Flanken und Ersatzradhülle trägt.

Landwirte, Förster, Vermesser und Landschaftsgärtner – gehobene Gemütsstiefel-Berufe – hatten die VW-Verkäufer seinerzeit im Auge, als sie den Golf hochbockten. VW

stellte Karosserie und Antrieb, Steyr-Puch in Graz verbaute die Allradtechnik und den Hilfsrahmen zur Höhenregung. Über 32.000 Mark kostete die Kombination, damit war es eigentlich schon vorbei.

Die Fans des seltenen VW treffen sich nicht im Verein, nicht am Stammtisch-Berufe – hatten die VW-Verkäufer seinerzeit im Auge, als sie den Golf hochbockten. VW

sich freuen, daß endlich keiner mehr mit dem Finger zeigt oder mindestens den Kopf schüttelt. Freud und Leid werden hier geteilt: Vor kurzem hat einer von uns 200 Euro für einen Country-Schriftzug auf der Wagenflanke bezahlt. Die gibt's nicht mehr, aber wir haben sie reproduziert und uns selbst geholfen. Man merkt, daß der Country langsam Freunde gewinnt. Fünf ▶



Das elektrische Fallschiebedach war beim immer in Schwarz lackierten Chrom-Modell ebenso Serie wie beige Lederitze und die zahlreichen Anbauten aus poliertem Edelstahl. Den 1800er-Motor hatten alle Golf Country



Leute waren es beim ersten Treffen vor einigen Jahren, beim nächsten Mal waren wir sieben und in diesem Jahr bereits 28.“

Unglaubliche 52.000 Mark kosteten die grundsätzlich schwarz lackierten Charom-Modelle, denen man bei VW angehängt hatte, was, ma ja, schön und edel war. Die beige Innenausstattung mit Teillehrsitzen ist zwar etwas hölzernen, aber stilvoll. Das große Webasto-Faltdach garantiert Frischluft für alle, und der Charom an den breiteren Radern und den zahlreichen Bügeln sorgt für einen glänzenden Auftritt. Den 1,8-Liter-Motor mit 98 PS hatten alle Country, das Armaturenbrett ist ebenfalls Golf-II-Standard.



TECHNISCHE DATEN

VW Golf Country Charom-Model

4-Zyl.-Benzinmotor, vorne quer • 2 Ventile je Zylinder, Nockenwellentrieb über Zahnriemen • Hubraum 1781 cm³ • Leistung 72 kW (98 PS) bei 5400/min • max. Drehmoment 133 Nm bei 3200/min • permanente Allradantrieb über Vierschaltgetriebe • Vorderräder über Vierschaltgetriebe • 5 Gang-Schaltgetriebe ohne Getriebsdistanz • Frontscheibewaschung • A • 5-Türer • Scheiben, H. • Türschlosser • Räder 185/60 R 15 • Radler 6x15 • Längslenker • 425/57 705/1150 mm • Radstand 2380 mm • Leertgewicht 1245 kg • Tankkapazität 55 l • 0-100 km/h in 13,0 s • Höchstgeschwindigkeit 164 km/h

Preis (1990) 52.000 DM

Für die spezifischen Country-Teile zeichnen sich bereits Ersatzteilbesitzer ab: „Trittleiter gibt es nicht mehr, Stoßfänger und Aufkleber auch nicht. Ich weiß gar nicht, was wäre, wenn ich mal einen neuen Hilfsrahmen kriechen.“

Trotzdem: „Das ist ein klassischer Klassiker. 5000 Euro kostet heute ein gutes Auto, billiger wird's nicht mehr“, sagt Bernd Uwe Zimmer, der es ja irgendwie schon immer wollte. Nur einmahl, da habe er nicht geschaltet, das Geld war auch nicht da: „In Wiesbaden stand der Kamei Sahara-Prototyp zum Verkauf, und ich habe nicht zugegriffen.“ Das war ein gütlicher Country, ein wirrer Anbau-Traum in Blau-Orange, der nie in Serie ging. Da kam er zu spät für das Auto, das zu früh kam. [Jan Henrik Macho]

Gut erhaltene Exemplare des exklusivsten aller Golf-Modelle bekommt man heute für rund 5000 Euro. Billiger werden diese Autos nicht mehr

