



Die Jux-Boxen

Vergleichstest VW Golf Country – Suzuki Vitara

Ein richtiger Geländewagen will der Golf mit den langen Beinen gar nicht sein. Doch er kann was, auch im Vergleich mit dem Suzuki Vitara. ▶





Wo Spaßmobile unterwegs sind, darf es schon mal feucht werden: Mit ein paar Zentimeter Wasser unter den Rädern fühlen sich Country und Vitara ebenso wohl wie auf kurvigen Pfäßstraßen. Dort bereitet der VW mit seinem unproblematischen Fahrverhalten aber mehr Vergnügen.

Vergleichstest VW Golf Country – Suzuki Vitara

Der größte Schwachpunkt des Country ist sein Zündschlüssel: Kein besonderes Emblem, kein eigenes Täschchen wie beim GTI, ein ganz ordinärer Golf-Schließer eben. Wer soll das schon ahnen, daß der Schlüssel-Halter den größten Hingucker vor der Tür stehen hat, den VW anbietet. Und das ist der Country ohne Frage. Kein G60, und mögen seine Schlappen noch so breit sein, kein Corrado, und mag er noch so tief auf der Straße kauern, stiehlt dem Gelände-Golf auf dem Boulevard die Schau. Höhe ist in, zweifellos.

Und da sind wir beim vielleicht wichtigsten Punkt des Vergleichs zwischen dem neuen Allradler aus Wolfs-



Ist das Rädchen erst mal gepulft, kommt der Vortrieb des Country schnell ans Ende. Im Innenraum umgibt nüchterne Golf-Großserie den Fahrer. Er kann aber auf einem sehr guten Sportsitz und hinter einem Lederlenkrad Platz nehmen.



burg und Graz – wo der Country bei Puch erst seine wahre Größe erhält – und seinem wichtigsten Konkurrenten aus der Zunft der leichten Off-Roader, dem Suzuki Vitara. Zunächst einmal sollen diese Autos Spaß machen. Und Spaß macht heutzutage halt oft, was auffällt.

Prestige gewinnt der Golf Country nicht nur durch seine 18 Zentimeter Höhenwachstum, sondern gerade auch

durch sein wahrlich markantes Erscheinungsbild mit Rammschutz, Motorverkleidung und Zusatzscheinwerfern. Hinten trägt er sein Reserverad betont offen (endlich mal ein Golf ohne Notrad), und die beiden Rohrbügel an den Stoßstangen garantieren, daß eine kleine Parkplatz-rempelei für den eigenen Wagen ohne Folgen bleibt, für den Kontrahenten jedoch verheerende Wirkung hat. Sonst

sind sie, wenn nicht als Aussichtsplattform, wahrhaft zu nichts nütze. Aber wer wollte bei so einem Auto schon nach dem Nutzen fragen?

Gähnende Leere zeigen die Radhäuser, obwohl der Country für Golf-Maßstäbe ganz ordentlich beschuht ist: Die Reifen der Größe 195/60 auf den 6 x 15 Zoll-Speedline-Leichtmetallrädern zeigen, daß VW bei der Ausstattung nicht gespart hat. Geführt

werden sie an längeren Federbeinen, was in Sachen Bodenfreiheit ein Plus von immerhin sechs Zentimetern ergibt. Das restliche Höhenwachstum bringt ein zwischen Fahrwerk und Karosserie montierter Rohrrahmen, der auch Motor, Getriebe und Antrieb massiv schützt. Das reicht dem Country-Chauffeur für einen leicht abschätzigen Blick hinunter auf das gemeine automobile Volk.

Vor so viel gezeigter Eitelkeit verblaßt der Vitaro natürlich. Zwar ist der jüngste Sproß der Suzuki-Vierradler ein richtig erwachsenes Auto geworden, aber mit den großen Off-Roadern kann er es natürlich nicht aufnehmen. Etwas mehr als der VW bietet er immerhin, wenn die ausgefahrenen Pfade mal verlassen werden. Er sieht nicht nur aus wie ein Geländewagen, auf hohen 15-Zoll-Reifen und mit dem Untersetzungsgetriebe oder der

hinteren Starrachse möchte er auch wirklich einer sein. Allerdings gerät der Vitaro auf entsprechendem Terrain bald an seine Grenzen, die durch die geringe Verschränkungsmöglichkeit der Achsen und das Fehlen einer Differentialsperre markiert werden. Die Bodenfreiheit beträgt hier wie dort rund 20 Zentimeter.

So viel Geländetalent wie dem Suzuki mag man dem VW zunächst gar nicht zutrauen. Doch täuscht sich, wer den

Country allein als optischen Trug einschätzt. Er schafft ganz respektable Böschungswinkel und mächtige Steigungen, nimmt auch ordentlich Wasser klaglos unter die Räder und kann dem Vitaro durch breite Gräben folgen. Weisse Selbstbeschränkung tut dennoch not, schließlich markiert den tiefsten Punkt des Golf-Bauchs ausgerechnet die Auspuffanlage mit dem Kot. Und der sollte dem Fahrer lieb und teuer sein. Zudem

fehlt dem Deutsch-Österreicher jeglicher Geländegang, weshalb ein Ausritt ins Unwegsames gelegentlich ganz schön auf die Kupplung geht.

Etwas kann man ja mitnehmen aus unserer Betrachtung: Über einen gut gebauten Bordstein zu kraxeln, bildet für beide kein Thema. Und schon ist jede Art von Spoilerprötz auf Nimmerwiedersehen abgehängt. Doch kehren wir wieder zurück auf die Straße, denn um die Fortbewegung abseits der ausgetretenen Pfade kreisen auf der Fahrt zum Büro allenfalls sehnsuchtsvolle Wünsche.

Auf den weitgehend hindernisfreien Asphaltbändern unserer Zivilisationswelt sind die Rollen unseres Paares recht ungleich verteilt: Der Suzuki erinnert seine Passagiere ständig und nachhaltig daran, daß er starrachsrig und von kurzem Radstand ist. Auf schlechterem Belag – vielleicht hat man zielsicher ein Stückchen Kopfsteinpflaster entdeckt – beutelt der Japaner den Begriff Fahrkomfort aus dem Gehirn und das Wohlbefinden aus dem Bauch. Die Stöße ins Kreuz

Auch der Suzuki glänzt nicht gerade durch große Achsverschränkung. Dafür hat er immerhin ein Untersetzungsgetriebe fürs Gelände. Die Armaturen sind übersichtlich, die Sitze überzeugen weniger.



Vergleichstest VW Golf Country – Suzuki Vitara

auf kurzen Bodenwellen sind ebenfalls nicht ohne. Auch am Fahrverhalten gäbe es einiges zu tun. Beim Umrunden enger Ecken schiebt der Suzuki zunächst leicht über die Vorderräder, um dann um so intensiver sein Hinterteil zu rühren. Vor raschen Lastwechseln möge man sich daher hüten, zumal die schwammige und indirekte Servolenkung einiges an Kurbelarbeit erfordert.

Der Country dagegen steht in bester Golf-Tradition, zumal es den Technikern gelang, den höheren Schwerpunkt kaum spüren zu lassen. Wie seine ebenen Syn-

*Der Träger
für das Reserve-
rad läßt
sich durch eine
Gasdruck-
feder leicht ab-
klappen.*



Meine Meinung



Karl Grotzner,
Testfahrer

Mal davon abgesehen, daß beide Fahrzeuge so viel Kraftstoff verbrauchen wie ansonsten Autos mit 170 PS oder mehr und auch dadurch meinen weit jenseits jeglicher Vernunft angesiedelt sind, bieten der Country erheblich mehr an Fahrspaß und vor allem an aktiver Sicherheit. Er umrundet die Kurven in gewohnter Golf-Manier und ist sogar etwas komfortabler als seine Erfolgsgenossen. Vom Vitara kann man das beileibe nicht behaupten. Bei ihm ist alles nur Show. Ausschließlich im Gelände kann er leichte Vorzüge gegenüber dem Country ausspielen. Nachdem ich den Suzuki in einer Linkskurve beinahe auf den Außenspiegel gelegt hätte, sind auch meine letzten Sympathien für dieses Auto dahin.



Hans Rongisch,
Technik-Redakteur

Ein Auto, das auffällt. Treffender läßt sich der Golf Country mit einem Satz kaum beschreiben. Dabei würde aufgrund der Karosserieähnlichkeit mit dem Standardmodell keineswegs dagegen sprechen, im Golf-Strom mitzuschwimmen, wären das nicht die „Kuhfänger-Stoßstange“ und das hochbeinige Fahrgestell. Und damit wird der Gelände-Golf zum Blickfänger. Zumindest in der Stadt, wo das Förster-Auto etwas dezidiert wirkt. Dennoch, die Fahrqualitäten machen Spaß, angefangen bei der sicheren Straßenlage, den guten Spurteigenschaften – besonders im dritten Gang – und dem für einen „Geländewagen“ relativ ruhigen Abrollverhalten. Ein Golf für alle Fälle? Jein, eher ein interessantes Auto, bei dem der Kauf wohl nicht mit Vernunftargumenten zu begründen ist.



Erst wenn man im Vitara die Rücksitze umlegt, gibt es ordentlich Gepäckraum.

cro-Brüder umrundet auch der Country Kurven weitgehend neutral, hebt dabei gelegentlich ein Beinchen, dreht beim Gaswegnehmen leicht ein und ist stets gut zu dirigieren. Die Servolenkung zeigt sich angenehm direkt und lößt die Straße unter den Rädern noch spüren. Auch bei der Abstimmung von Federn und Dämpfern haben die Mannen in Wolfsburg und Graz saubere Arbeit hingekriegt: Der Country ist GTI-mäßig straff ausgelegt, ohne je unkomfortabel zu werden. Und die längeren Federwege fallen keineswegs unangenehm auf.

Unauffällige Golf-Disziplin ebenso in Sachen Motor.

Die 72 kW (98 PS) starke 1,8 Liter-Maschine überzeugt durch gute Laufkultur sowie ordentlichen Durchzug und ausreichende Drehfreude. Letztere kann man dem 1,6-Liter mit 60 kW (82 PS) im Suzuki beim besten Willen nicht zusprechen. Ab rund 4500/min ist er absolut zugeschnürt und nur noch laut. Was auf längeren Strecken zur Plage wird. Dafür entschädigt er mit wirklich kraftvollem Durchzug im unteren Drehzahlbereich – ein Drehmoment-Motor fürs Gelände eben. Der Golf belästigt das fahrende Volk weit weniger durch akustische Absonderungen aus seinem Maschinenraum.

Vergleichstest VW Golf Country – Suzuki Vitara

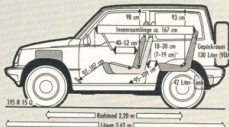
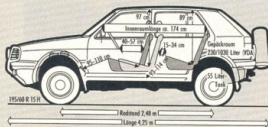
In Sachen Fahrleistungen kann man mit beiden Kontrahenten gut leben, mit Vorteilen wiederum für den VW. Eine Beschleunigung auf 100 km/h in 15,3 Sekunden (Suzuki) oder 13,1 Sekunden (VW) ist ebenso ausreichend wie die Elastizität von 60 bis 120 km/h im 4. Gang von 23,9 (Vitara) oder 21,3 Sekunden (Country). Auf der Autobahn fährt der Wolfsburger dem Japaner klar davon. Wah-

rend der Suzuki die Werksangabe mit 147 km/h leicht übertraf, war der Test-Golf mit 167 km/h deutlich schneller als im Fahrzeugschein verprochen (155 km/h).

Dabei würde sein Fahrwerk noch ein paar Pferdestärken mehr leicht verkraften. Aber einen Country mit G60-Motor wollen wir uns lieber nicht vorstellen. Was würde da beim Blick auf den Rammenschutz die Phantasie mit



mox Daten und Maßwerte



VW Golf Country

Motor

Vierzylinder-Reihenmotor, vorn quer eingebaut, 72 kW (98 PS) bei 5400/min, 143 Nm bei 3000/min, Verdichtung 10,0 (Bleifrei-Normal), Bohrung/Hub 81,0/86,4 mm, Hubraum 1781 cm³, elektronische Einspritzanlage Digifant, geregelter Dreiweg-Katalysator.

Kraftübertragung/Fahrwerk

Permanenter Vierradantrieb mit Viskoskupplung, Fünfganggetriebe mit Mittelschaltung, Radführung vorn an Federbeinen und unteren Dreiecksquerlenkern, Stabilisator. Einzelaufhängung hinten an Federbeinen und Schräglenkern, Stabilisator. Zweikreisbremsanlage mit Scheiben vorn und Trommeln hinten, Wendekreis 10,5 m.

Maße und Gewichte

Breite 1,70 m, Höhe 1,56 m, Bodenfreiheit 20 cm, Leergewicht des Testwagens 1269 kg, zulässiges Gesamtgewicht 1640 kg, effektive Zuladung 371 kg. Reifengröße 195/60 R 15 H.

Fahrleistungen

0 bis 60 km/h	5,2 s
0 bis 80 km/h	8,6 s
0 bis 100 km/h	13,1 s
0 bis 120 km/h	20,4 s
0 bis 140 km/h	33,5 s
Spitze	167 km/h

Elastizität

(Beschleunigung im 4./5. Gang)	
60 bis 80 km/h	6,8/8,6 s
60 bis 100 km/h	13,3/17,6 s
60 bis 120 km/h	21,3/29,5 s
60 bis 140 km/h	35,4/50,0 s

Innengeräusche im 4./5. Gang

80 km/h	66/65 dB(A)
100 km/h	74/71 dB(A)
130 km/h	75/72 dB(A)

Wirtschaftlichkeit

Verbrauch Bleifrei-Normal (Liter/100 km)	
zügig	10,7–11,7 Liter
scharf	11,2–13,1 Liter
Kurzstrecke	8,8–12,1 Liter
Testverbrauch	11,3 Liter
Tankinhalt	55 Liter
Tankreichweite	485 km

Suzuki Vitara J1X

Motor

Vierzylinder-Reihenmotor, vorn quer eingebaut, 60 kW (82 PS) bei 5300/min, 131 Nm bei 2750/min, Verdichtung 8,9 (Bleifrei-Normal), Bohrung/Hub 75,0/90,0 mm, Hubraum 1590 cm³, elektronisch geregelte Zentraleinspritzung, geregelter Dreiweg-Katalysator.

Kraftübertragung/Fahrwerk

Hinteradnantrieb, zuschaltbarer Vierradantrieb, Fünfganggetriebe mit Mittelschaltung und Geländeuntersetzung, Radführung vorn an Federbeinen und Querlenkern, Stabilisator, Radaufhängung hinten an Starrachse mit zwei Längslenkern und einem zentralen Dreieckslenker. Zweikreisbremsanlage mit Scheiben vorn und Trommeln hinten, Wendekreis 10,5 m.

Maße und Gewichte

Breite 1,63 m, Höhe 1,66 m, Bodenfreiheit 20 cm. Leergewicht des Testwagens 1073 kg, zulässiges Gesamtgewicht 1450 kg, effektive Zuladung 377 kg. Reifengröße 195 R 15 G.

Fahrleistungen

0 bis 60 km/h	5,7 s
0 bis 80 km/h	9,7 s
0 bis 100 km/h	15,3 s
0 bis 120 km/h	24,6 s
0 bis 140 km/h	59,5 s
Spitze	147 km/h

Elastizität

(Beschleunigung im 4./5. Gang)	
60 bis 80 km/h	5,8/7,3 s
60 bis 100 km/h	12,8/15,1 s
60 bis 120 km/h	23,9/28,5 s
60 bis 140 km/h	71,3 s

Innengeräusche im 4./5. Gang

80 km/h	69/68 dB(A)
100 km/h	74/73 dB(A)
130 km/h	78/77 dB(A)

Wirtschaftlichkeit

Verbrauch Bleifrei-Normal (Liter/100 km)	
zügig	9,1–12,8 Liter
scharf	11,2–14,3 Liter
Kurzstrecke	11,1–12,1 Liter
Testverbrauch	12,2 Liter
Tankinhalt	42 Liter
Tankreichweite	344 km



Motor in der Grube: Durch die höhergesetzte Karosserie versinkt die Golf-Maschine geradezu. Mit den 98 PS ist der Country ausreichend motorisiert, über Drehfreude und Laufruhe kann man sich nicht beklagen.



Der 1,6 Liter-Motor im Suzuki leistet 82 PS, liefert guten Durchzug im unteren Bereich, hat aber wenig Freude an hohen Drehzahlen. Und das zeigt er durch ordentlichen Lärm.

so manchem Fahrer anstellen? Es gibt auf der Autobahn übrigens ohnehin kaum Zeitgenossen, die angesichts des schwarzgehörnten Country im Rückspiegel nicht bereitwillig Platz machen.

An der Tankstelle muß bei beiden Spaßmobilen Zuschlag gezahlt werden. Im Testbetrieb ergaben sich für den Suzuki Werte zwischen 9,1 und 14,3 Liter je 100 Kilometer, der Durchschnitt lag bei 12,2 Liter Bleifrei-Normal.

Der Country konsumierte von demselben Stoff zwischen 8,8 und 13,1 Liter, als Durchschnitt ergaben sich hier 11,3 Liter. Unter Gölfen sind das stolze Werte. Doch darf man nicht vergessen, daß der Gelände-VW mit 1270 kg in einer ganz anderen Gewichtsklasse kämpft: Immerhin bringt er vier Zentner mehr auf die Waage als ein gemeiner GTI gleichen Stammes. Der Vitara übrigens wiegt nur 1072 Kilogramm. Viel zu tun mit dem Gewicht des Golf hat die Bremsanlage mit ihren hinteren Trommeln. Bei harter Beanspruchung wird sie etwas nachlässig. Das beim Syncro sonst serienmäßige ABS ist hier leider nicht zu haben.

An seinem Arbeitsplatz umgibt den Fahrer die gewohnte Wolfsburger Funktionalität. Basis des Country ist die CL-Ausstattung, allerdings ergänzt durch Servolenkung, Lederlenkrad und vier Kopfstützen mit dem eingestickten Syncro-Schriftzug. Zur Serie zählen neben vier Türen auch die Sportsitze; sie verwöhnen mit optimalem Seitenhalt und gutem Langstrecken-Komfort. Weniger Meriten verdienen sich die Stühle im Vitara, auch wegen der umständlichen Verstellung: Falls doch mal jemand das hintere Abteil des Japaners erklimmt, müssen die Vordersitze mühsam neu justiert werden.

Die Ausstattung ist auch hier komplett, gerade wenn man für 1230 Mark das „Power-Pack“ als Sonderzubehör ordert. Dazu gehören elektrisch betriebene Spiegel, Fensterheber, Zentralverriegelung und die Servolenkung.

Platz ist manchmal auch in einer kleinen Hütte, und so sitzt man hinten im Suzuki erstaunlich gut, obwohl die mit simplen Statikgurten ausgestatteten Sitze optisch wie ein Notbehelf wirken. Dafür sind sie einzeln in der Länge und der Lehnenneigung verstellbar und umklappbar. Das ist auch dringend nötig, schließlich ist der „Gepäckraum“ mit

Vergleichstest VW Golf Country – Suzuki Vitara

zwei Reisetaschen schon überfüllt. Aber auch der Country ist nicht gerade einladend: Er hat den kleinen Synco-Gepäckraum; der leere Platz des Reserverads ist mit einem Styroporeinsatz für den Wagenheber und das bescheidene Werkzeug gefüllt. Der stabile Reserveradträger, der den Zugang zur Heckklappe verwehrt, sieht dabei viel unpraktischer aus, als er in Wirklichkeit ist.

Eine gewisse Vergnügungssteuer ist beim Erwerb dieser Autos natürlich fällig. Aber sie hält sich in erfreulichen Grenzen. So kassiert Suzuki für die Vitara J1X Limousine 27 900 Mark, inklusive „Power-Pack“ 29 130 Mark. Für den Stelzen-Golf stellt der VW-Händler 32 275 Mark in Rechnung. Bezieht man die Alufelgen und die Rammbügel des Wolfsburgers mit in

die finanziellen Grübeleien ein, ist die Differenz nicht mehr sehr groß – jedenfalls weitaus kleiner als der Unterschied im Charakter. Schließlich will man sich ja noch andere Hobbys leisten.

Mit dem Golf Country hat VW endlich jenen Mut bewiesen, den man so lange vermißt hatte. Den Mut zu einem Nischenauto, das zwar keiner unbedingt braucht, das viele aber gerne haben wollen. Die jährlich geplanten 4000 Stück unters individualistische Volk zu bringen, dürfte keine Schwierigkeiten bereiten. Denn hier gibt es für nicht allzu viel Aufpreis einen dicken Schuß Würze in die Suppe ausgereifter Großserientechnik. Und da haben auch die sonst so findigen japanischen Köche nicht mehr viel zu lachen.

Hermann Reil

Fotos: Zerho



Trotz der 15-Zoll-Bereifung erscheinen die Radhäuser des Golf wie leere Höhlen. Die vorderen Freilaufnaben des Suzuki Vitara müssen von Hand betätigt werden.



Fazit

Wer einen Hauch von Freiheit für den Weg zum Büro sucht, muß beim Suzuki Vitara einiges an handfesten Nachteilen in Kauf nehmen. Der VW Country dagegen bietet Golf-Alltags-Perfektion, unwiderstehlich attraktiv verpackt. Für die Fahrt zur Sandburg am Strand oder zur Skihütte auf dem Berg taugt auch er. Man liebt das oder läßt es eben.