Vorstellung: VW Golf Country

Golfspiel im Gelände

Von Thomas Gross

Die Wandlung von der Skizze zur Modellstudie vollzog sich in weniger als sechs Monaten, kaum länger dauerte der Aufstieg vom reinen Anschauungsobjekt zum Serienprodukt. Der VW Golf Country ist eines jener raren Beispiele im modernen Automobilbau, wie eine simple Idee als Geistesblitz zur rechten Zeit am rechten Ort den Sprint vom Zeichentisch aufs Montageband dramatisch verkürzt, wenn sie nur über ausreichend Drehmoment verfügt, Komponenten wie ingenieusen Spieltrieb, Zeitgeist, nutzbringende Technik und erfrischenden Mut zur Bekenntnis maßvoller Unvernunft zu einem zündfähigen Gemisch zu verdichten.

Die hochbeinige Mühelosigkeit, mit welcher sich der geliftete Golf über sämtliche Hürden zwischen seiner geistigen Brutstätte irgendwo in einem stillen Kämmerchen im Bereich Forschung und Entwicklung und der letztlich alles entscheidenden Marketingabteilung schwang, verleiht den Problemen, die es bei

Inzwischen steht es fest: Er wird in Serie gebaut werden, und er wird VW Golf Country heißen. Der Weg zur endgültigen Namensfindung indes war der wohl unwegsamste Abschnitt in der noch jungen Geschichte von WOB-VK 88, dem als bisher einzigem Vertreter seiner Gattung jeglicher Ausflug ins Gelände strikt untersagt war. Trotzdem hat der erste Kontakt mit dem ungewöhnlichen Golf in und um Wolfsburg einiges an Eindrücken vermittelt

Deutlich ist der Hilfsrahmen zu erkennen, der die Karosserie um sechs Zentimeter anhebt

Das Reserverad am Schwenkbügel schafft zusätzlichen Stauraum im Gepäckabteil

der Namensfindung für das aus dem Hut gezauberte Golfmodell gab, kuriose Würze.

Die Modellstudie, mit der VW auf dem diesjährigen Automobilsalon in Genf die Reaktionen des Publikums testen wollte, war bereits auf den Namen „VW Golf Montana" getauft. Kurzfristig mußte man davon wieder Abstand nehmen, weil nämlich niemand bedacht hatte, daß ja in der Schweiz seit jeher die Geländewagen von Mercedes-Benz beziehungsweise Steyr-Daimler-Puch diese Modellbezeichnung tragen. Mangels Alternative wurden die Aufschriften seitlich und am Heck kurzerhand überklebt, prompt apostrophierte jedermann das namenlose Gefährt als „Gelände-Golf".

Das klang schon viel zu sehr nach Geländewagen. Also schüttelte man den „Mountain-Golf" aus dem Ärmel. Das kam gut, hätte auch ganz adrett zum Seitendekor gepaßt, lag aber wohl phonetisch noch zu nah am Montana und wurde ebenso wie der „VW Golf GT syncro Spezial" wieder verworfen. Alsbald war dann nur noch vom „Golf Country" die Rede. Ein Name, der den letzten und offenbar auch den endgültigen Stand der Dinge markiert.

Der VW Golf Country will weder ein Geländewagen sein, noch den in seinem aktuellen Entwicklungsstand ersetzen. Er fügt sich vielmehr exakt in jene Lücke, die sich dann auftut, wenn man Geländewagen nach herkömmlicher Interpretation und straßengebundene Allrad-Personenwagen etwas weiter als bisher auseinanderrückt. Eine Lücke freilich, in die VW den Golf Country nicht hineinkonstruierte, sondern eine Lücke, die sich aus den durchwegs positiven Publikumsreaktionen (siehe auch OR 8/89) auf die Studie eher unvermutet öffnete.

VW ist damit der erste Hersteller, der den bisher unbeachteten Bedürfnissen einer offenbar stetig wachsenden Klientel Rechnung trägt. Autofahrer, die sich gewisse geländewagentypische Attribute wünschen, vom optischen Erscheinungsbild über die mittlerweile sattsam bekannten Vorzüge des permanenten Allradantriebs bei allen Witterungsverhältnissen bis hin zur erhabenen Sitzposition, dabei aber niemals auf die ebenso unbestrittenen Vorzüge einer Limousine vom Schlag eines VW Golf verzichten wollen. Oder auch Autofahrer, die ganz nüchtern, vernünftig und bedarfsorientiert nach einem Fahrzeug mit überdurchschnittlichen Schlechtwegequalitäten suchen, aber keinen – gemessen an ihren Bedürfnissen – im Grunde dafür überqualifizierten Geländewagen kaufen wollen.

Die ursprüngliche Idee war, die Schlechtwegetauglichkeit respektive die Geländefähigkeit des VW Golf syncro mit minimalem Aufwand entscheidend zu verbessern. Ein Schritt, den man keinesfalls mit der Entwicklung gleichsetzen darf, die seinerzeit bei der Entstehung des 16''-Transporter syncro aus der 14''-Version vollzogen wurde.

Basis ist ein vollkommen unverändert der laufenden Serie entnommener Golf syncro mit vier Türen in der etwas umfangreicheren GT-Ausstattung. Dessen Radaufhängungen werden gegen die um 40 Millimeter längeren Ausführungen aus dem sogenannten Schlechtwegepaket für den Golf ausgetauscht, die 14''-Bereifung der Serie weicht Rädern der Dimension 195/60 R 15, und eine Art Hilfsrahmen zwischen Achsen und Aufbau ähnlich den bekannten Body-Liftkits hebt den Golf Country schließlich deutlich über das Niveau seiner Serienbrüder. Motor, Achsen und die unverändert übernommenen Elemente des syncro-Antriebs mit zentraler Visco-Kupplung bleiben auf ihrer ursprünglichen Höhe über Grund. Sie werden durch massive Rutschplatten geschützt, an denen sich auch Front- und Heckrammschutz abstützten.

Zwischen 30000 und 35000 Mark

Der Preis steht noch nicht fest, andere Details des Golf Country sind dagegen schon beschlossene Sache. OFF ROAD sprach mit Berthold Krüger, dem für den Golf zuständigen Marketingleiter bei Volkswagen.

OFF ROAD: *Herr Krüger, wann wird der Golf Country beim Händler stehen?*

Krüger: Wir sind jetzt in der Endphase der Projektdurchplanung, einige Entscheidungen stehen noch aus. Unsere Zielsetzung ist es, im Frühjahr nächsten Jahres auf den Markt zu kommen.

OFF ROAD: *Welche Varianten, welche Ausstattung wird es geben?*

Krüger: Es wird zunächst nur ein Modell in einer Ausstattung geben. Der Country wird nur als Viertürer mit dem bekannten 98-PS-Motor angeboten. Mit einer von vorneherein kompletten Ausstattung inklusive Servolenkung, Alurädern, Sportsitzen und anderen Details.

OFF ROAD: *Wichtigste Frage. Was kostet der Golf Country?*

Krüger: Das ist ein Punkt, der noch nicht entschieden ist. Erste grobe Größenordnung: zwischen 30000 und 35000 Mark, wahrscheinlich wird er in der Mitte liegen.

OFF ROAD: *Wie funktioniert der Produktionsablauf des Golf Country?*

Krüger: Wir liefern einen kompletten Golf syncro zu Steyr-Daimler-Puch nach Graz. Dort wird er dann zum Country umgerüstet.

OFF ROAD: *Gibt es schon Pläne für weitere Varianten des Golf Country mit anderer Ausstattung oder anderen Motoren?*

Krüger: Nein, die gibt es noch nicht. Einfach deshalb, weil das Auto zunächst einmal in der Form, über die wir gerade gesprochen haben, eingeführt werden soll. Dann werden wir weitersehen.

OFF ROAD: *Wer ist die Zielgruppe, wer kauft das Auto aus Ihrer Sicht?*

Krüger: Die Zielgruppe sind Käufer, die ein universell nutzbares Freizeitauto suchen. Das sind einerseits Leute, die ein solches Fahrzeug wirklich brauchen, weil sie ein Boot oder ein Pferd haben und deshalb einen Anhänger ziehen müssen. Oder weil sie ein Wochenendhaus im Wald besitzen, das sie in die Situation bringt, bei jedem Wetter einen Waldweg fahren zu müssen. Auf der anderen Seite sind das natürlich auch Leute, die nur ein nett aussehendes, schnuckeliges Auto fahren möchten, ohne sich damit jemals abseits der Straße zu bewegen.

OFF ROAD: *Welche Stückzahlen plant VW vom Golf Country?*

Krüger: Wir gehen zunächst von 5000 Autos pro Jahr aus.

OFF ROAD: *Nur für Deutschland?*

Krüger: Nein, insgesamt. Der Country wird auch in anderen europäischen Ländern angeboten werden.

OFF ROAD: *Wird es den Wagen auch in diesem hübschen Grün geben?*

Krüger: Es wird für dieses Auto eine eigene Farbpalette geben. Vier oder fünf Farben, die speziell auf den Charakter dieses Wagens zugeschnitten sind. Unter anderem auch die Farbe dieses Prototyps, die wahrscheinlich Country-Grün heißen wird.

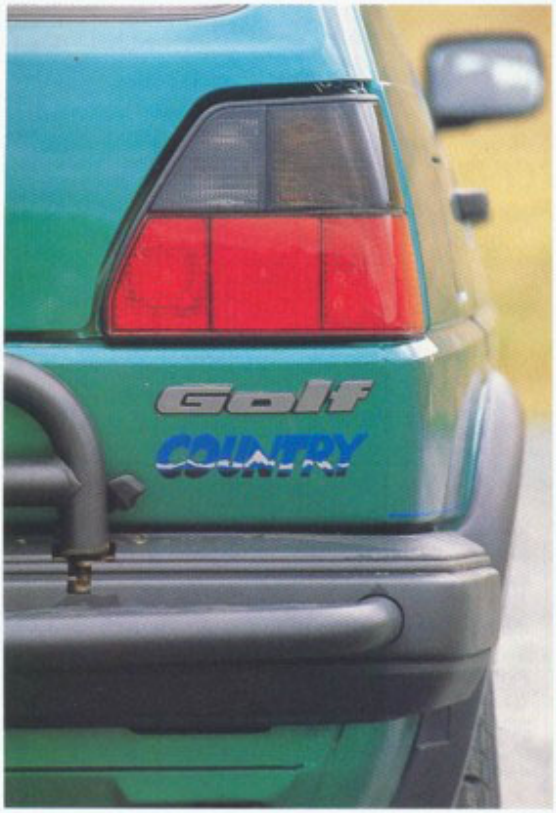
OFF ROAD: *Herr Krüger, wir danken für dieses Gespräch.*

Rammbügel und Unterfahrschutz entsprechen bereits weitgehend der Serie, was die Bereifung angeht, ist das letzte Wort noch nicht gesprochen

Der Reserveradbügel sollte so angeschlagen sein, daß er nach rechts schwenkt

Beim Prototyp verdeckt der Bügel die Schleppöse. In der Serie wird das geändert

Mit den langhubigen und strafferen Federn stimmen Fahrverhalten und Komfort



Insgesamt lassen diese Maßnahmen erwarten, daß der Golf Country auch etwas freiere Interpretationen des Begriffs „Schlechtwegeeinsatz" schadlos übersteht. Wie weit oder eng seine Grenzen abseits befestigter Straßen letztlich aber tatsächlich gesteckt sein werden, kann erst ein Test bei OFF ROAD klären, denn derartige Versuche konnten verständlicherweise mit dem einzig existierenden Prototypen nicht vorgenommen werden. Diesbezügliche Aussagen wären ohnedies nur von recht zweifelhaftem Wert, denn die Serie wird doch mit einigen wesentlichen Änderungen aufwarten.

Der größere Abrollumfang der Räder wird durch verkürzte Achsübersetzungen ausgeglichen, ebenso wird eine neue Abstufung das Fünfganggetriebe den spezifischen Anforderungen anpassen. Ein Reduziergetriebe wird es mit Sicherheit nicht geben, wohl aber einen extrem kurzen ersten Gang (G-Gang) nach dem Vorbild des Transporter syncro oder auch des VW Iltis. Achssperren sind – aus Kostengründen – nicht vorgesehen. Wünschenswert – und von VW auch in Aussicht gestellt – wäre eine andere Bereifung. Ein Wechsel auf Reifen der Serie 70 oder 75 brächte nicht nur optischen Gewinn, sondern zusätzliche Bodenfreiheit, ein Ganzjahresreifen könnte zudem besser gefallen, als der für den Sommereinsatz viel zu weiche Lamellenreifen des Prototypen. In Verbindung mit der geplanten nochmaligen Straffung des Fahrwerks dürfte dann das Fahrverhalten bei praktisch uneingeschränktem Komfort genauso fahrsicher und harmonisch ausfallen, wie beim bekannten Golf syncro.

Die um 12 Zentimeter angewachsene Gesamthöhe, das Mehrgewicht von 150 Kilo und der erhöhte Luftwiderstand lassen in Verbindung mit dem neuen 1,8-Liter-Digifant-Motor mit 72 kW (98 PS) Fahrleistungen in etwa auf dem Niveau des bisherigen Golf syncro mit 66 kW (90 PS) erwarten. In jedem Fall ausreichend.

Wenngleich die erste Begegnung mit dem Golf Country noch viele Fragen offen ließ, läßt sich doch ein Resümee ziehen: VW hat hier das Vorbild für eine neue Fahrzeuggattung geschaffen, die nicht nur schnell ihren Markt in Mitteleuropa finden wird, sondern mit Sicherheit binnen kürzester Zeit auch zahlreiche Nachahmer.