

# ONROAD

## Fahrbericht VW Golf Country

*Bei den Geländewagen rollt die „On Road“-Welle. Eine ganze Branche lebt mehr oder weniger davon, Geländewagen für den reinen Straßeneinsatz „umzutunen“. Da lag es auf der Hand, daß auch einmal jemand den umgekehrten Weg gehen und ein Straßenauto geländetauglicher machen würde. Volkswagen hat die Idee zwar nicht geboren, aber mit dem Golf Country in die Tat umgesetzt. Für 32275 Mark steht der „Golf für alle Individualisten“ jetzt beim VAG-Händler – vordergründige Effekt-hascherei oder ernstzunehmende Alternative zum Geländewagen?*



# Golf im Abseits





### Von Thomas Gross

**A**m Bug ein dicker, um die Fahrzeugecken herumgezogener Rammbügel, Steinschlag-schutzgitter vor den Hauptscheinwerfern, eine massive Rutschplatte als Unterfahrschutz und am Heck ein Schwenkbügel mit dem Reserverad – nichts Außergewöhnliches im OFF ROAD-Testalltag, die Aufzählung von absolut gängigen Anbauteilen. Das Ganze wär auch

kaum der Rede wert, würde da nicht ein VW Golf zwischen diesen mittlerweile üblichen Attributen gängiger Geländewagen stecken.

Zugegeben, es ist kein ganz normaler Golf, der da mit Namen „Country“ steht. Sein Aussehen ist, gelinde ausgedrückt, gewöhnungsbedürftig. In seiner rohrbügelbewehrten Hochbeinigkeit erinnert er mit den niederquerschnittbereiften Felgen unter gähnend hohen Rad-ausschnitten ein bißchen an Wintermantel mit Socken und Pantoffeln.

Aber über diesen Seiten steht „Fahrbericht“ und nicht „Optische Impressionen vom Rundgang um ein Testauto“. Einsteigen und losfahren

heißt mithin die Devise.

Im Gegensatz zu jedem x-beliebigen Golf, in den man zuerst einmal nur mehr oder weniger einplumpsen kann, um dann später irgendwie wieder aus ihm herausklettern zu müssen, darf man beim Golf Country tatsächlich vom Ein- und Aussteigen im eigentlichen Wortsinn sprechen. Weil er seine Karosserie und damit auch seine Sitzflächen exakt 14 Zentimeter über Normal-Golf-Null trägt, genügt es, das Gesäß nur leicht zu lüften und nach rechts zu drehen, um nach dem Öffnen der Türe hinter dem Steuer Platz zu nehmen. Sitze und Sitzgefühl sind bestens, so, wie man es eben von einem Golf gewöhnt ist. Nur die Sitzposition selbst ist eben etwas höher.

Alles weitere ist auch Golf pur, wohin das Auge im Innenraum auch schweift. Das ist sicher auch ganz





## ON ROAD

nett und schön so, aber eine gewisse Enttäuschung macht sich darüber schon breit. Das martialische Outfit regt die Phantasie an, und unwillkürlich erwartet man – ohne allzu konkrete Vorstellung freilich – eine konsequente Fortführung oder wenigstens eine ansatzweise Bestätigung des vom äußeren Erscheinungsbild vorgeprägten Eindrucks auch vom Innenraum des Country. Doch nichts dergleichen ist zu entdecken. Auch nicht nur ein einziges Accessoire aus dem mit 4x4-spezifischen Requisiten wahrhaft reich bestückten Fundus der einschlägigen Zubehör-Industrie, an dem sich das Auge des frisch gebackenen Steppen-Golf-Eigners erfreuen könnte. Noch nicht einmal einen Neigungswinkelmesser gönnt man ihm. Ein Teil, das selbst einem Fiat Panda Sisley 4x4 bereits ab Werk mit auf seinen steinigen Weg gegeben wird.

Die Ausstattung und insbesondere das Interieur des Golf Country

entsprechen weitestgehend einem ganz normalen Golf syncro GT, auch wenn man bei Volkswagen lieber von einer durch Servolenkung, Sportsitze und Sportlenkrad aufgewerteten Ausstattung des Golf syncro CL spricht. Der Hinweis auf diesen Umstand mag zum jetzigen Zeitpunkt durchaus noch als Erbsenzählerei ausgelegt werden. Bedeutung wird er etwas später im Text noch gewinnen.

Doch ehe wir darauf näher eingehen und auch bevor wir losfahren, seien noch ein paar kurze Anmerkungen dazu erlaubt, wer oder was der Golf Country eigentlich ist.

Die Idee stammt aus dem Jahr 1988. Genauer gesagt, die Volkswagen-Idee für ein auf den ständig wachsenden Freizeitmarkt ausgerichtetes Sondermodell des Golf syncro. Höhergelegte und auf die Art und Weise geländefähiger gemachte Personenwagen mit Allradantrieb gab es nämlich – abgesehen

natürlich von diversen Einzelumbauten – schon vor dem Golf Country von anderen Großserienherstellern. Der Moskwitsch 410 aus dem Jahr 1958 dürfte einer der ersten Vertreter dieser Gattung gewesen sein. Er war auf der Basis des Moskwitsch 407 entstanden, einem Nachbau des Opel Olympia. Er fuhr mit zuschaltbarem Frontantrieb und vorderer Starrachse. Ein paar Exemplare der aus reinen Sachzwängen gefertigten Kleinserie fahren heute noch.

Im Gegensatz zum Moskwitsch ist der Golf kein von Einsatzzweck und tatsächlichem Bedarf diktiert Produkt einer technischen Entwicklungsabteilung, sondern viel mehr ein von Marktstrategen erdachtes Konzept. Angebrachter scheint daher ein Vergleich mit dem Matra Simca Rancho, der seinerzeit aus ganz ähnlichen Erwägungen heraus entstanden ist. Daß er insgesamt etwas glücklos operierte, mag wohl



daran gelegen haben, daß damals weder die Zeit noch der Markt in gleichem Maß für solche Ideen reif waren, wie dies heute der Fall ist.

Gebaut wird der Country bei Steyr-Daimler-Puch in Graz auf einem eigens dafür installierten Montageband. VW transportiert fertig montierte Golf syncro nach Österreich, die dort mit den auf Seite 62 abgebildeten Teilen vom normalen zum Golf Country gewandelt werden. Wesentliche Bauteile sind dabei die Feder-Dämpfer-Einheiten aus dem sogenannten „Schlechtwege-Paket“, das gegen Aufpreis auch für jeden „normalen“ Golf syncro lieferbar ist und vier Zentimeter mehr an Bodenfreiheit schafft, sowie ein Hilfsrahmen, der zwischen Fahrwerk und Karosserie eingesetzt wird und den Aufbau damit um acht Zentimeter anhebt. Ferner weichen die serienmäßigen 14"-Räder einer im Durchmesser um runde vier Zentimeter größeren Kombination aus 15"-Leichtmetallfelgen mit Reifen der Dimension 195/60 R 15 T. Resultat dieser Maßnahmen sind eine um sechs Zentimeter vergrößerte Bodenfreiheit und ein gegenüber einem Serien-syncro um insgesamt 14 Zentimeter höhergelegter Aufbau.

Motor und Antriebsaggregate machen die Höherlegung nur zum Teil mit. Ihre Lage relativ zum Radmittelpunkt bleibt unverändert. Sämtliche Verbindungen zwischen Aufbau und Antriebskomponenten müssen somit verlängert und an die neuen Verhältnisse angepaßt werden, vom Kupplungszug über die Handbremsseile bis hin zu den Kühlwasserschläuchen und dem Ansaugrohr für die elektronisch geregelte Einspritzanlage. Ein Blick unter die vordere Haube erweckt den Eindruck, als sei das 1,8-Liter-Triebwerk im Motorraum abgestürzt.

Der Antriebsstrang wird mit zentraler Visko-Kupplung und Fünfgang-Schaltgetriebe im wesentlichen unverändert aus dem Serien-syncro in den Country übernommen. Die Getriebeabstufung entspricht der des syncro CL (im GT ist das Getriebe kürzer gestuft). Die Achsübersetzung wurde mit 1:4,86 jedoch deutlich kürzer ausgelegt (Serie: 1:4,47 und 1:3,67), um den größeren Abrollumfang der 15"-Bereifung zu kompensieren. ABS ist für den Country nicht lieferbar. Der höhere Schwerpunkt und der größere Abrollumfang der Räder hätte eine völlige Neuanpassung des im syncro GT serienmäßigen ABS erfordert.

Auf der Straße fährt sich der Country wie jeder andere syncro. Wegen der längeren Federwege und des höheren Schwerpunkts neigt sich der Country in Kurven etwas stär-



Ziemlich verloren stehen die Reifen vom Format 195/60 R 15 T in den Radhäusern des Golf Country. Das Sommer-Straßenprofil der Hochgeschwindigkeitsreifen taugt absolut nicht für Einsätze abseits befestigter Straßen



Große Klappe – viel dahinter: bis zu 1030 Liter nach VDA-Norm faßt das Gepäckabteil des Golf. Die Klappe öffnet und schließt auch dann problemlos, wenn der Golf Country einmal nicht auf ebenem Grund geparkt ist

Der VW Golf Country in seiner natürlichen Umgebung: Waldwege, Feldwege und ähnliches. Der Country ist ein Schlechtwegfahrzeug, nicht mehr. Mehr an Gelände sollte man ihm nicht zumuten





## VW Golf Country

**Karosserie:** Selbsttragende Kombikarosserie mit 4 Türen und einteiliger, oben angeschlagener Heckklappe; 5 Sitzplätze; Länge 4255 mm, Breite 1705 mm, Höhe 1555 mm, Radstand 2480 mm, Spurweite v/h 1435/1443, Kofferraumvolumen 230 – 1030 Liter, Ladehöhe 885; Bodenfreiheit 180 mm; Testwagengewicht fahrfertig\* 1245 kg, zulässiges Gesamtgewicht 1640 kg, Zuladung 395 kg, Anhängelast gebremst 1500 kg, Dachlast 75 kg

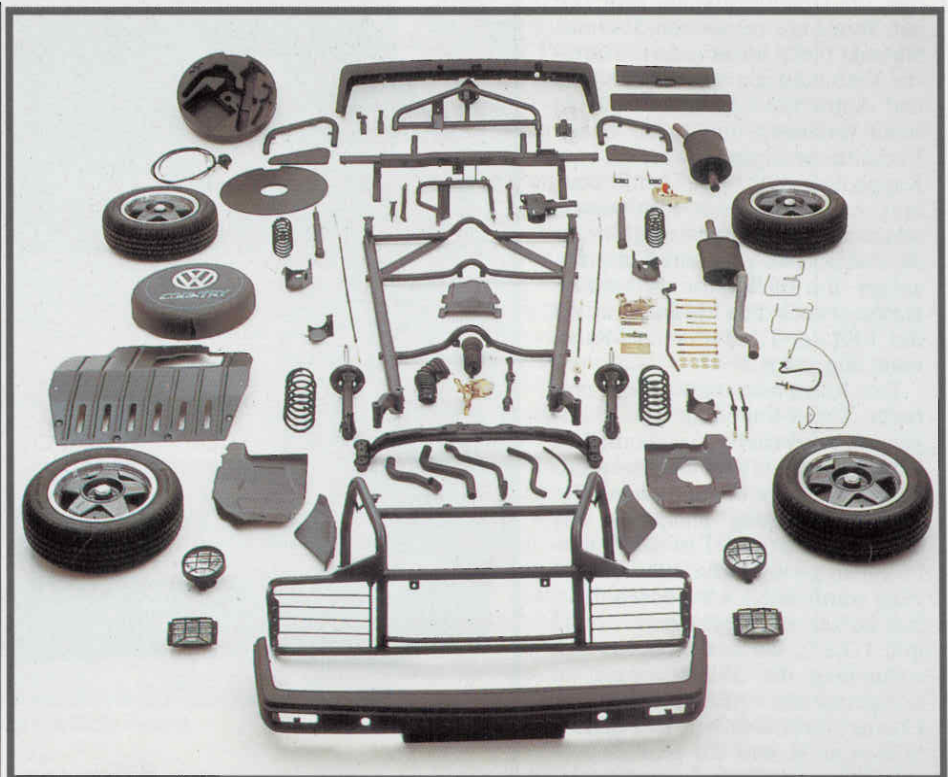
**Motor:** Flüssigkeitsgekühlter 4-Zylinder-Reihen-Ottomotor, vorne quer eingebaut, obenliegende Nockenwelle (Zahnriemenantrieb), elektronisch geregelte Einspritzanlage mit Schubabschaltung, geregelter Katalysator; Hubraum 1781 cm<sup>3</sup>, Leistung 72 kW (98 PS) bei 5400 U/min, maximales Drehmoment 143 Nm bei 3000 U/min

**Kraftübertragung:** Permanenter Allradantrieb mit zentraler Visko-Kupplung (Kraftverteilung variabel), 5-Gang-Schaltgetriebe

**Fahrwerk:** Vorne Einzelradaufhängung an Querlenkern und Federbeinen, Stabilisator, Scheibenbremsen; hinten Einzelradaufhängung an Schräglenkern und Federbeinen, Stabilisator, Trommelbremsen; Reifen 195/60 R 15 T

**Fahrleistungen\*:** Höchstgeschwindigkeit 158,8 km/h, Beschleunigung 0–100 km/h 12,9 s; Durchschnittsverbrauch 12,6 l Normal unverbleit (Tankinhalt 55 l)

**Preis:** DM 32275,- (Grundpreis einschließlich: höhenverstellbare Sicherheitsgurte vorne, asymmetrisch geteilt umklappbare Rücksitzbank, Veloursteppichboden im gesamten Innen- und Kofferraum, Heckscheibenheizung und -Wisch-Wasch-Anlage, Zusatzfernleuchte, Nebellampen, Rammschutzbügel vorne und hinten, Reserverad-Schwenkbügel am Heck, Unterfahrschutz, Leichtmetallfelgen 6×15 5fach)



Den Golf Country gibt es nur viertürig. Der Einstieg ist dank der angehobenen Karosserie bequemer als beim Serien-synco. Die Innenausstattung entspricht weitgehend der des Golf synco CL mit Veloursteppich und Stoffsitzen. Das Bild unten zeigt sämtliche Einzelteile, die den Golf Country vom normalen Golf synco unterscheiden. Die Teile werden bei Steyr-Daimler-Puch in Graz in die fertig dorthin gelieferten Golf eingebaut. Die Einzelradaufhängung rundum verschafft Komfort und Fahrsicherheit auf der Straße und schnelle Grundberührung abseits davon – trotz der um sechs Zentimeter höheren Bodenfreiheit

\* von OFF ROAD ermittelt





ker, büßt dadurch aber nichts von der sprichwörtlichen Fahrsicherheit des Serien-Pendants ein. Der Abrollkomfort leidet etwas unter den breiten Reifen und der wesentlich strafferen Abstimmung der Feder-Dämpfer-Einheiten aus dem Schlechtwegepaket. In den Fahrleistungen hinkt der mit 72 kW (98 PS) völlig ausreichend motorisierte Country in seiner Hochbeinigkeit natürlich ein wenig hinter seinen Serienbrüdern her. Auch bei den Verbrauchswerten fordern das hohe Gewicht und die diversen Anbauteile ihren Tribut. Die Verschlechte-

rungen halten sich aber, gemessen an den effektiven Fahrleistungen, in absolut erträglichen Grenzen.

Weitaus aufschlußreicher sind die Erfahrungen im Country abseits der Straße, wo er an der Bürde verschiedener Handikaps schwer zu tragen hat. Das lang gestufte Getriebe führt zusammen mit der relativen Drehmomentschwäche des Motors im unteren Drehzahlbereich die Kupplung bei jedem Anfahrvorgang am Berg an die Grenze ihrer Leistungsfähigkeit. Die Bereifung ist sowohl von ihren Abmessungen als auch von ihrem Profil her absolut unge-

eignet für den Geländeeinsatz. Die größere Bodenfreiheit wiegt angesichts dessen gering, zumal auch so häufige Grundberührung unvermeidbar ist, weil die einzeln aufgehängten Räder die Differentiale beim Einfedern nicht mit anheben.

Wer außer des mit dem Country garantierten Show-Effekts auf der Straße auch den ernsthaften Einsatz abseits davon im Sinn hat, der sollte auf die für den Herbst avisierte Jagdversion mit Kunstleder-Ausstattung, vernünftiger Bereifung und immerhin dem „G+4“-Getriebe mit extrem kurzem ersten Gang warten.