



Fotos: H.D. Seufert

# Land unter

Die Individualisten müssen wieder einmal für die Marktlücke herhalten. Klaus Westrup erlebte mehr Bodenfreiheit und Junge-Leute-Gefühl im VW Golf Country.

Der Country besuchte die Redaktion, und obwohl er der augenfälligste aktuelle Golf ist, wurde er gefälligst übersehen. Selbst Clauspeter Becker, den es ansonsten mit allem Hochbeinigen in Wüsten und Wadis zieht, hielt sich bedeckt.

Nun, er hat natürlich recht, wenn er auf den Fingerzeig in der Zusatz-Betriebsanleitung verweist, in dem das Werk selbst auf Distanz geht und dem Country schwieriges Terrain von vornherein nicht zur Be-

wältigung empfiehlt. Aber Becker hat auch unrecht; denn das, was die richtigen Geländewagen können, das wird in der Praxis von ihnen meist gar nicht verlangt. Sie fahren, allradgetrieben wie der Country, auf den gleichen Asphaltpisten, die auch einem Porsche Carrera schmecken. Sie könnten schon viel mehr als der Country, der wiederum kaum mehr kann als seine Basis namens Syncro. Doch wenn sie es könnten, dann dürfen sie nicht.

Es geht also mehr ums Gefühl. Vielleicht sieht man dem Country zu sehr an, daß er von vornherein so konzipiert wurde, ein Marketing-Auto par excellence, das den wahren Verwendungszweck nach hinten stellt und statt dessen nur so aussieht. Er ist mit seiner Beschränktheit im Gelände gleichermaßen Illusionist wie Realist. Er macht vor und hält dann doch die Erwartungen, die sich auf der Straße abspielen.

Für das Tester-Leben ist er auf alle Fälle eine willkommene Abwechslung. Obwohl der reale Zuwachs an Bodenfreiheit nur sechs Zentimeter beträgt, steht er drohend wie eine Festung vor seinem Benutzer. Alles ist Golf, keine Frage, sogar der Türgriff, und doch schwingt man sich hinein wie einst Yves Montand in seinen Nitroglycerin-Transporter aus „Lohn der Angst“. Ein wenig ist man nun, ganz erwünscht, über den Dingen, schaltet die fünf Gänge, vermißt das Reduktionsgetriebe – aber halt, so ernsthaft soll der Country ja gar nicht sein.

Was für ein Gesicht macht man in diesem Auto? Die Betriebsanleitung sagt nichts dazu, dabei steht das Problem schon an der nächsten Ampel im höhergelegten Raum. In den meisten Autos, so weiß der Tester aus Erfahrung, entsteht das Gesichtsproblem nicht, sie bleiben, wie etwa der Opel Vectra, zu unbeachtet. Im

Endlich genug Platz für Schneeketten: Golf Country

BMW Z 1, Rolls-Royce Corniche und Golf Country hat man es dagegen. Das Tester-Repertoire verfügt für die genannten Fälle über die Kollektion angespannt, gelangweilt und amüsiert.

Letzteres schützt selbstironisch auch ein wenig vor dem Spott, der dem Country während einer längeren Reise durch das Stuttgarter Hinterland ebenfalls zuteil wurde. Gelächter schon an der zweiten Straßenbahnhaltestelle – das kann ja heiter werden. Es sind junge Menschen, die sich so belustigt fühlen, vielleicht sogar die Zielgruppe. Ich fliehe, so schnell es die Visco-Kupplung erlaubt. Auf der Autobahn zeigt sich den Schwächeren gegenüber schnell das, was gerne als Überholprestige bezeichnet wird. Sie gehen brav zur Seite, denn der Country trägt vorn jenes feste, unverfälschte Ramm-schutzgitter, das die Freiheit erst fühlbar macht. ▷



Und wer weiß, vielleicht kommt er in den Rückspiegel auch ein bißchen wie der böse amerikanische Big Foot an, der zur Volksbelustigung Autowracks zermalmen darf.

Solide fühlt sich der Country an, kein Wunder bei jenen 1259 Kilogramm, die er vollgetankt auf die Waage bringt. Die Windgeräusche sind kaum höher als im Normal-Golf, das Temperament hat mit dem 98 PS starken 1,8 Liter-Triebwerk natürlich gelitten, der Ver-

brauch erscheint in Anbetracht des Gewichts und der Unformigkeit noch angemessen.

Kompliment für mich an einem Rastplatz. „Ist das ein Eigenbau?“ fragt ein VW Bus-Fahrer. Welch positive Unterstellung, da mir kaum ein Kerzenwechsel gelingt. Der Golf Country ist das Werk versierter Automobilbauer. Er hat sogar einen Hilfsrahmen, und er ist fabrikationstechnisch kompliziert genug, um bei Steyr-Daimler-Puch in Österreich herge-

Die Verwandlung des braven Golf Syncro in den Golf Country erfolgt in Österreich. Das Ergebnis fällt ins Auge: Hoch soll er leben

stellt zu werden. VW schafft die Country-Basis namens Syncro schon gekennzeichnet nach Graz, dort entfernt man Antriebsstrang und Radaufhängung und montiert als bedeutendstes Extra einen Hilfsrahmen, aus dem mehr Steifigkeit, aber auch jene sechs Zentimeter mehr Bodenfreiheit und immerhin 18 Zentimeter mehr Gesamthöhe resultieren.

Der Country ist also auch ein multinationales Automobil und verstärkt mit seinen Grazer

Zutaten nicht nur die Statik, sondern auch das österreichische Nationalbewußtsein. Er ist ebenfalls ein Beispiel dafür, daß manches im Automobilbau unerwartet fix vonstatten geht. Die Idee zu dieser Golf-Version wurde im November 1988 geboren, der Vorstandsbeschluß für seine Realisierung fiel im März 1989, im April 1990 wurde mit der Produktion begonnen. 4000 Autos sollen jährlich entstehen, und die Frage, welcher andere Golf durch den Country substituiert wird, darf mit Fug und Recht so beantwortet werden: keiner.

Wir gehen noch ein wenig auf die Straße mit diesem „Golf für alle Individualisten“ (VW-Werbung) und prüfen die „Schlechtwegequalität“ (VW-Presse). Doch die zusammen mit der Zielgruppe anvisierten Geröllpisten, auf denen man niemand stört, sind in der Bundesrepublik gar nicht so leicht zu finden. Entmutigt kehrt man auf die reguläre Landstraße zurück, wohl wissend, daß der massive Stahlkäfig zum Schutz des hinteren Differentials einmal mehr nur vor warmer Luft zu schützen hatte. Der Federungskomfort erscheint gar nicht viel schlechter als im normalen Golf Syncro, wie dies ganze Auto überhaupt erstaunlich gepflegte Straßeneigenschaften hat.

Stimmt, es soll ja, nur einen runden Tausender teurer als die Basis Syncro, auch gar kein Geländewagen sein. Aber was denn? Ein Mercedes 300 CE überholt den Country, und ich erkenne den Test-und-Technik-Verantwortlichen dieser Zeitschrift. Er grüßt den Country-Fahrer, aber nur ganz knapp. □



Ramm-Schutz vorn, außenliegendes Reserverad und mehr Bodenfreiheit sorgen für die erwünschten Hinguck-Effekte

## Technische Daten

### Motor

Wassergekühlter Vierzylinder-Reihenmotor vorn quer. Fürfläch gelagerte Kurbelwelle, eine obenliegende Nockenwelle (Zahnriemenantrieb), Ventile über Tassenstößel mit hydraulischem Spielausgleich betätigt. Thermostatisch gesteuerter, elektrisch betätigter Kühlventilator. Elektronische Kraftstoffeinspritzung (VW Digital). Geregelter Dreivegelkatalysator. Leistung 72 kW (98 PS) bei 5400/min, spezifische Leistung 46,4 kW/l (55,0 PS/l). Hubraum 1781 cm<sup>3</sup>, Bohrung x Hub 81,0 x 86,4 mm. Verdichtungsverhältnis 10,0:1. Maximales Drehmoment 143 Nm bei 3000/min.

### Fahrwerk

Einzelradaufhängung vorn und hinten, vorn mit Dreiecksquerlenkern, McPherson-Federbeinen, hinten mit Schräglenkern, Federbeinen Scheibenbremsen vorn, Trommelbremsen hinten. Felgenreiße 6 J x 15, Reifengröße 195/60 R 15 V.

### Karosserie

Fünftürige Limousine mit vier Türen und Heckklappe. Leergewicht 1259 kg, zulässiges Gesamtgewicht 1640 kg.

### Fahrleistungen

Beschleunigung	8,6 s
0-80 km/h	13,0 s
0-100 km/h	20,9 s
0-120 km/h	33,2 s
0-140 km/h	35,0 s
1 km mit stehendem Start	13,0 s
Elastizität	22,4 s
80-100 km/h (IV. Gang)	164 km/h
Höchstgeschwindigkeit	

### Testverbrauch

Normal	8,7 L/100 km
minimal	11,9 L/100 km
maximal	10,5 L/100 km
Durchschnitt	

### Grundpreis

VW Golf Country	32 275,-
-----------------	----------