

VW Golf Country

Als in diesem Jahr mit unserem Testwagen einer der ersten VW Golf Country im Schweizer Strassenbild auftauchte, wurde er von etlichen Nichteingeweihten als ein von den geschickten Händen eines Karosserieveredlers oder Tuners verwicklichtes Unikum betrachtet. Fans verglichen ihn mit jenen US-Vans, denen sie bei einer Ferienreise durch Kalifornien begegnet waren und deren hochgesetzte Karosserien Geländetauglichkeit versprechen.

In der Tat ist aber der VW Golf Country trotz seiner kaum veränderten erscheinenden fünfjährigen Golf-Karosserie eine sich in der heutigen Autolandschaft abhebbende Konstruktion. Zwar gibt es beispielsweise von der elsässischen Firma Dangel auf Vierradantrieb umgebaute Peugeot-Modelle mit hochgesetzter Karosserie, doch seit dem 1958 lancierten Moskwitsch 410 mit zuschaltbarem Vorderradantrieb und deutlich in die Höhe gesetzter Personenwagenkarosserie gab es ansonsten kein serienmässiges Auto in der Art dieses VW Golf.

Als der Country auf dem Genfer Salon 1989 erstmals vorgestellt wurde, war er ein «Ideenauto» ohne vorgegebene Produktionsziele. Doch das Echo der Salonbesucher liess sehr rasch erkennen, dass sich mit einem solchen Fahrzeug eine Marktlücke zwischen dem – vor allem in der Schweiz – so populär gewordenen Personenwagen mit Vierradantrieb und dem ebenfalls in rapidem Aufschwung begriffenen eigentlichen Geländekombi füllten liess. So fiel denn bald einmal der Entscheid, den Golf Country in die Serien zu überführen.

Endmontage in Österreich

Hierzu besitzt das Volkswagenwerk in der Steyr Fahrzeugtechnik GmbH in Graz den idealen Partner, der nicht nur über gründliches Know-how in Sachen Geländewagen verfügt, sondern auch über die nötige Produktionskapazität für solche Spezialfahrzeuge. Im April die-

ses Jahres wurde denn in Österreich die Serienherstellung des Country gestartet. Hierzu werden aus Wolfsburg komplette Golf syncro mit CL-Ausstattung, Servolenkung, Sportsitzen und Sportlenkrad angeliefert. Syncro ist die Bezeichnung für den von Volkswagen entwickelten permanenten Golf/Jetta-Vierradantrieb, der seit Anfang 1986 erhältlich ist. Er arbeitet mit einer schlupfabhängigen Kraftverteilung auf die Vorder- und Hinterräder mittels Visco-Kupplung.

In Graz wird die Karosserie des Golf syncro um 12 cm höhergesetzt und das Fahrwerk um 6 cm nach oben verlegt, woraus sich für den Country eine um 18 cm erhöhte Karosserie ergibt. Der Unterbau wird durch einen aufwendigen Rohrrahmen versteift und zudem durch verschiedene Verkleidungsteile vor Stößen geschützt. Hinzu kommen andere Stossdämpfer- und Federeinheiten ebenso wie eigene 15-Zoll-Leichtmetallräder. Das Reserverad wird an einen nach links aufschwenkbaren Heckträger montiert. Kühlergrill sowie Scheinwerfer werden von einem speziellen Frontgitterrahmen geschützt, nachdem überdies Zusatzscheinwerfer montiert worden sind.

Auf diese Weise verwandelt wirkt der VW Golf – das in der Schweiz und anderen Ländern nach wie vor meistverkaufte Personenwagenmodell – gänzlich ungewohnt. Man sieht ihm die Geländetüchtigkeit förmlich an und stellt ihn sich ebenso als



Der Country wird in Österreich u. a. mit Rammschutz, Zusatzscheinwerfern, Kotflügelaustragungen und am Heck montiertem Reserverad ausgerüstet, und auch das Flankendekor zählt zur Ausstattung; Metallicfarbe, Schiebedach und Radio sind hingegen mehrpreispflichtig.

Bezwinger abgelegener Alpenwege wie als Wüstenexpeditionsfahrzeug vor. Dabei überzeugt aber ein Blick auf die Karosserie und ihr Inneres, dass gänzlich normaler, sportlich etwas aufgewerteter Golf-Komfort geboten wird. Wohnliche Stoffüberzüge werden ebenso wenig vermisst wie das übliche Instrumentarium.

Um über 50 % teurer

In seiner Grundausrüstung kostet der Country Fr. 31 200.–. Demgegenüber kommen der Golf CL 1.8 auf Fr. 19 670.– und der CL syncro 1.8 einschliesslich ABS auf Fr. 25 700.– zu stehen. Es handelt sich somit um Preissprünge von jeweils rund 6000 Franken (wobei beim Country allerdings kein ABS erhältlich ist).

Auch im Vergleich mit den eigentlichen Geländewagen kleineren Formats bleibt der

Country eine «grössere» Anschaffung, kosten doch die acht Ausführungen des Suzuki Vitara zwischen Fr. 20 990.– und Fr. 25 590.– und die fünf Daihatsu Feroza zwischen Fr. 22 430.– und Fr. 26 920.–. Für den Preis des Country können bereits ein Toyota Land-Cruiser II (ab Fr. 29 990.–), ein Mitsubishi Pajero (ab Fr. 31 990.–), ein Isuzu Trooper Wagon (ab Fr. 32 025.–) oder ein Daihatsu Rocky Long Station (Fr. 32 690.–) gekauft werden.

Der «lange Rocky» lässt sich unter diesen Fahrzeugen hinsichtlich Radstand und Motorgrösse am ehesten mit dem Country vergleichen. Allerdings kann man den speziellsten unter den VW Golf nicht ohne weiteres echten Geländeautos gegenüberstellen. Denn im Gegensatz zu diesen 4x4-Konstruktionen hat der Country kein Reduktionsgetriebe, das ein «Krie-

chen» an Steilhängen oder in wäutigem Boden erlaubt. Ebenso ist die beim syncro erhältliche elektronische Differentialsperre EDS ausgerechnet beim Country nicht zu haben. Somit ergibt sich hinsichtlich Geländetauglichkeit schon auf dem Papier eine Einschränkung.

Vielseitig einsetzbar

Unsere Erfahrungen beim Einsatz im Alpenraum haben dennoch gezeigt, dass mit dem Country vielerorts ein Vorankommen noch möglich ist, wo mit üblichen Personenwagen – selbst wenn sie über Vierradantrieb verfügen – nicht mehr an die Weiterfahrt zu denken wäre. Dies gilt etwa dann, wenn Forstwege mit tiefen, von Traktoren hinterlassenen Radrinnen zu befahren sind. Oder auch dort, wo eine kurze, aber steile Böschung bewältigt werden muss. In solchen Fällen muss

der Fahrschwung den fehlenden Kriechgang ersetzen.

Der günstige vordere Böschungswinkel von immerhin 29° (hinten 22°) sowie das rampenförmige Bodenschutzblech unter Vorderachse und Motor gestatten das Verlassen der vorgezeichneten Wege, ohne dass ein frühzeitiges Hängenbleiben befürchtet werden muss. Selbst mit den serienmässig aufgezogenen, nicht speziell für die Geländefahrt gedachten Continental-Reifen des Typs Sport Contact lässt es sich aus den eingepprägten Spuren hangwärts ausscheren. Ungebremsste Fahrt vorausgesetzt, erwies es sich auch ohne weiteres als möglich, mit dem Country recht steile Waldböden hinauszufahren. Erst wo die Baumlücken zu eng werden, mag eine solche Versuchsfahrt ihr Ende finden.

Schluss auf Seite 19



Böschungswinkel von 29° vorne und 22° hinten sowie die Bodenfreiheit von 18 cm gestatten es, auch ein steileres Bord zu bewältigen.



Unter der Frontpartie des Country ist ein kräftiger Auffahrschutz montiert, der Vorderachse und Motor vor dem Aufliegen bewahrt.

«AR»-Test 54/1990		Messergebnisse	
Volkswagen Golf Country		Messbedingungen	Betonbelag Belastung: 2 Personen + 10 kg
		km-Stand 7500	Messungen mit elektronischen Präzisionsinstrumenten
		Aussentemperatur 12 °C	
		rel. Luftfeuchtigkeit 90 %	
		Luftdruck 983 mbar	
Fahrleistungen		Treibstoffverbrauch (Bleifrei 95 ROZ)	
Höchstgeschwindigkeit Mittel aus beiden Richtungen 164 km/h		Verbrauchskurve bei konstanter Geschwindigkeit im obersten Gang	
Beschleunigung		Gesamttreibstoffverbrauch: 9,3 L/100 km	
aus dem Stand	in den Gängen	II	III
0–40 km/h s 2,7	40–60 km/h s 2,5	3,6	6,0
0–60 km/h s 5,1	40–80 km/h s 5,1	7,3	11,6
0–80 km/h s 8,5	40–100 km/h s 12,8	11,5	17,8
0–100 km/h s 12,8	40–120 km/h s 19,9	25,1	33,4
0–120 km/h s 19,9	40–140 km/h s 29,6	35,8	46,0
0–140 km/h s 29,6	40–160 km/h s 50,0	–	73,0
0–160 km/h s 50,0			
1 km stehender Start 34,8 s		1 Kilometer mit stehendem Start (Vollbeschleunigung) ca. 24 L/100 km	
Zählereichung		Gewichte	
1 km nach Zähler = 969 m		Leergewicht (DIN) 1270 kg	
effektive km/h	33 52 72 91 110 130 149	Gewichtsverteilung v/h 55/45 %	
abgelesene km/h	40 60 80 100 120 140 160	Leistungsgewicht (DIN) 17,6 kg/kW	
		13,0 kg/PS	
		Störungen im Test: Motorhalterung defekt	
		Technische Daten	
		Preis: Fr. 31 200.– (Testwagen mit Metallicfarbe, Schiebedach und Radio Fr. 33 568.–)	
		Testwagenlieferant: Amag AG, 5116 Schinznach-Bad.	
		Motordaten (Katalysator, DIN): 4 Zyl. in Linie (81 x 86,4 mm), 1781 cm³, Kompr. 10:1; 72 kW (98 PS) bei 5400/min, 40,4 kW/L (55 PS/L); 143 Nm (14,6 mkg) bei 3000/min.	
		Motorbauart: Frontmotor, quergestellt, geneigt. Hydr. Ventilstößel; 1 obenliegende Nockenwelle (Zahnriemen); Leichtmetall-Zylinderkopf; 5fach gefalgte Kurbelwelle; Öl 4 L; elektron. Benzineinspritzung Digifant, Batterie 12 V 45 Ah, Alternator 65 A; Wasserkühlung, Inh. ca. 6,3 L.	
		Kraftübertragung (auf alle Räder): 5-Gang-Getriebe, Achsunters. 4,86; schlupfabhängige Kraftverteilung vorn/hinten über Visco-Kupplung, automat. Freilauf hinten.	
		Untersetzungsverhältnisse: I. 3,46; II. 1,94; III. 1,29; IV. 0,91; V. 0,75; R 3,17.	
		Fahrgestell: Selbsttragende Karosserie; vorne Dreieckquerlenker und Federbeine mit Schraubenfedern (negativer Lenkrollradius); hinten Schräglenkerachse mit Schraubenfedern; vorn und hinten Kurvenstabilisator; Teleskopdämpfer; Unterbodenschutz und -verstärkung. Servobremse, vorne Scheibenbremsen (belüftet), Scheiben-Ø 23,9 cm, hinten Trommeln; Handbremse auf Hinterräder; Zahnstangen-Servolenkung; Treibstofftank 55 L; Reifen 195/60 R 15, Felgen 6 J.	
		Dimensionen: Radstand 248 cm, Spur 143,5/144,3 cm, Bodenfreiheit 18 cm, Wendekreis 10,5 m, Kofferraum 230/1030 dm³, Länge 425,5 cm, Breite 170,5 cm, Höhe 155,5 cm, Überhangwinkel vorn/hinten 29/22°	
		Fahrleistungen (Werkangaben): Höchstgeschwindigkeit 155 km/h; Geschw. bei 1000/min im V. Gang 31,7 km/h; Beschleunigung 0–100 km/h 12,3 s; Verbrauch ECE 8,5/11,4/12,3 L/100 km.	
		Zulässiges Anhängergewicht (gebremst): 1245 kg.	

Golf Country

Schluss von Seite 17

Weil der Rückwärtsgang noch weniger stark untersetzt ist als der erste, muss man den Country dann allerdings ohne eingelegeten Gang unter Zuhilfenahme des Bremspedals rückwärts rollen lassen, was allen Regeln des Geländefahrens widerspricht. Hier ist dieser Konstruktionsfehler eine Grenze gesetzt. Das Fehlen eines Untersetzungsgetriebes manifestierte sich ebenso beim Befahren einer Geröllsteigung: Sobald angehalten wurde, konnte mangels empfindlicher Traktion - sie wurde durch die für den langen ersten Gang notwendige hohe Gasdosierung verunmöglicht - nicht mehr bergan losgefahren werden.

Man kann dieses Verhalten nicht als Mangel bezeichnen, denn der Country wurde ja nicht als Geländewagenersatz konzipiert. Es zeigt lediglich auf, wieviel mehr in diesem Fahrzeug noch liegen könnte, wenn es mit einem Kriechgang dotiert wäre. Für den Einsatz abseits befestigter Strassen bietet dieser Golf aber auch so noch ausserordentliche Verwendungsmöglichkeiten. Dies gilt sowohl für eine professionelle Nutzung in der Land- und Forstwirtschaft - wo der Country zudem eine seinem Eigennutzen entsprechende Anhängelast erlaubt (gebrannt 1245 kg, gemäss Werk 1500 kg) - oder für einen möglichst komfortablen Personentransport in wenig erschlossenen Gebieten wie für die Freizeitverwendung.

Gerade was die Hobbys betrifft, appelliert der Country an ähnliche Käuferkreise wie jene, die sich etwa dem Nissan Terrano oder dem Toyota 4-Runner verschrieben haben. Diese sind

zwar grösser und teurer und bieten zudem ein Reduktionsgetriebe, doch sie dürften ebenso in erster Linie jenen Leuten dienen, die sich ein Auto für die «Abkehr vom Alltag» wünschen, die also zumindest symbolisch unserer Zivilisation zeitweise den Rücken kehren möchten. Hier setzt der Sonder-Volkswagen an, und hier vermag er sowohl technisch wie imagemässig den meisten Anforderungen bestens zu genügen.

Golf-gemäss auf der Autobahn

Der ganz entscheidende Unterschied zwischen dem Country und jedem Geländewagen besteht darin, dass er sich auf der Strasse gänzlich wie ein normaler VW Golf fahren lässt. Er bietet den gleichen Komfort, die gleiche Fahrbarkeit und praktisch die gleiche Manövrierfähigkeit, wie sie eben der meistverkaufte Pw zu bieten hat. Die Federung vermag Unebenheiten ebensogut zu schlucken wie ein Normal-Golf, und wenn die Seitenneigung in schnell angegangenen Kurven wegen des höheren Schwerpunkts theoretisch ausgeprägter sein müsste, so wird dies doch teilweise durch die steiferen Federbeine kompensiert.

Bei sportlicher Fahrweise, die der Country problemlos akzeptiert, ergibt sich eine leicht beherrschbare Untersteuertendenz; der Vorderwagen tendiert dann gegen die Kurvenausseite, folgt aber beim Heben des Gasfusses und etwas stärkerem Einlenken wieder dem gewünschten Radius. Auch in dieser Hinsicht sind kaum Unterschiede zu einem Golf syncro mit dem üblichen Fahrabstand - also ohne höhergesetztes Fahrwerk und Karosserie - auszumachen. Ebenso lassen die Richtungsstabilität bei Autobahnfahrt wie auch die Ge-



Der Träger des in einer Hülle steckenden Reserverades lässt sich nach links aufschwenken, worauf auch die normale Golf-Heckklappe geöffnet werden kann. Die Rücklehne lässt sich zur Vergrösserung des Kofferraums in zwei asymmetrischen Teilen abklappen. Beidseitig des Reserverades finden sich am Stosschutz integrierte Trittstufen.

räusisolation keine Wünsche offen.

Im Country ist jener 1,8-Liter-Vierzylindermotor eingebaut, wie er ausschliesslich dem Typ syncro vorbehalten ist: Mit seiner Leistung von 98 PS liegt er zwischen den 1,8-Liter-Varianten mit 90 PS für den Normal-Golf und mit 107 PS für den Golf GTI. Mit seinem verhältnismässig beträchtlichen Gewicht von 1270 kg, das einem Leistungsgewicht von 13 kg/PS entspricht, lässt sich der Country am besten mit dem früheren

90-PS-syncro vergleichen, der 1110 kg auf die Waage brachte und somit ein Leistungsgewicht von 12,3 kg/PS aufwies.

Während der Country den Paradesport von 0 auf 100 km/h in 12,8 s absolviert, war jener - anders untersetzt und bereitete - Golf um eine halbe Sekunde schneller. Hinsichtlich Geschwindigkeit in den Gängen ergibt sich ebenfalls ein nur geringer Unterschied: 40 bis 120 km/h im obersten Gang für den Country in 33,4 s und für den 90-PS-syncro in 32,2 s. Als

Höchstgeschwindigkeit massen wir für den Country 164 km/h gegenüber 175 km/h beim damaligen syncro. Der mit dem voluminöseren Unterbau und den seitlichen Ausragungen von Frontschutzhülse und Rad-ausschnittnahmen gegebene höhere Luftwiderstand dürfte sich ebenfalls auswirken.

Verbrauch etwas höher

Hinsichtlich Verbrauch waren die Unterschiede deutlicher. Schon bei einem konstanten Tempo von 80 km/h verbrauchte der um 160 kg schwerere Country genau einen Liter mehr auf 100 km. Bei 100 km/h erhöhte sich der Mehrverbrauch gegenüber dem 90-PS-syncro bereits auf 1,4 Liter, und bei 120 km/h waren es sogar 2 Liter je 100 km/h. Während des gesamten Tests erwiesen sich die Abweichungen allerdings als weniger gravierend. Statt der 8,8 l/100 km, die wir für den syncro benötigten, waren es beim Country 9,3 l/100 km, also bloss ein halber Liter mehr. Übrigens: mit dem Suzuki Vitara und dem Daihatsu Feroza waren wir auf Gesamtverbräuchen von rund 12 l/100 km gekommen.

Die Servolenkung erwies sich auch in diesem Golf als überaus angenehm; sie erleichtert vor allem das Manövrieren und vermittelt beim Fahren dennoch genügend Lenkgefühl. An die vom vorderen Schutzhülse und von dem am Heck montierten Reserverad verursachten 27 cm Zusatzlänge gewöhnt man sich beim Fahren rasch. Die Rundschau ist einwandfrei, wenn man von dem wie bei allen fünfjährigen Golf etwas breiten hinteren Dachträger absieht. Das Reserverad wie auch die hinteren Kopfstützen bescheiden das Blickfeld durch das Rückfenster geringfügig.

Wie schon fast bei einem echten Geländewagen liegt die Einstiegschwelle für Fahrer und Beifahrer relativ hoch, nämlich just 50 cm über Boden. Das dürfte allerdings nur gerade kleingewachsenen Leuten auffallen; solche mögen auch die 49 cm messende Oberschenkelauflage der Sportsitze als eher lang empfinden. Ansonsten aber vermitteln die Vordersitze - jener des Fahrers ist höhenverstellbar - ausgezeichneten Halt auch beim Kurvenfahren. Der unter einem Abdeckhrell verborgene Kofferraum ist rund 70 cm lang und 33 cm hoch. Wegen der höhergesetzten Karosserie liegt die Ladekante nur allerdings 90 cm über Boden.

Das unveränderte Golf-Armaturenbrett ist vorbildlich überblickbar. Einzig die eingestellte Position des dreistufigen Lichtschalters lässt sich nicht auf den ersten Blick erkennen. Grösszüglic ist die Auswahl an Ablagen: Es finden sich nebst dem Handschuhfach und dem darunter angeordneten grossen Staufach zwei kleine Fächer unter dem Lenkrad, zwei Fächer in den Vordertüren, zwei Kartentaschen und nicht zuletzt eine Mulde an jener Stelle, wo beim syncro das Reserverad im Kofferraum versenkt ist.

Mit dem Country hat das Volkswagenwerk eine echte Nische gefunden und ausgefüllt. Die Verarbeitung ist ebenso verträglich wie bei allen Golf-Modellen. Der Mehrpreis für Vierradanttrieb und das Hochsetzen der Karosserie einschliesslich der aufwendigen Fahrwerksmodifikationen ist allerdings nicht unbedeutlich. Doch selten verbinden sich die volle Alltagstauglichkeit eines «Grössererenautos» mit einer wesentlich erweiterten Einsatzmöglichkeit abseits befestigter Strassen in gleich optimaler Weise.
«AR-Test-Team»