

Test: Golf Country

ASPHALT

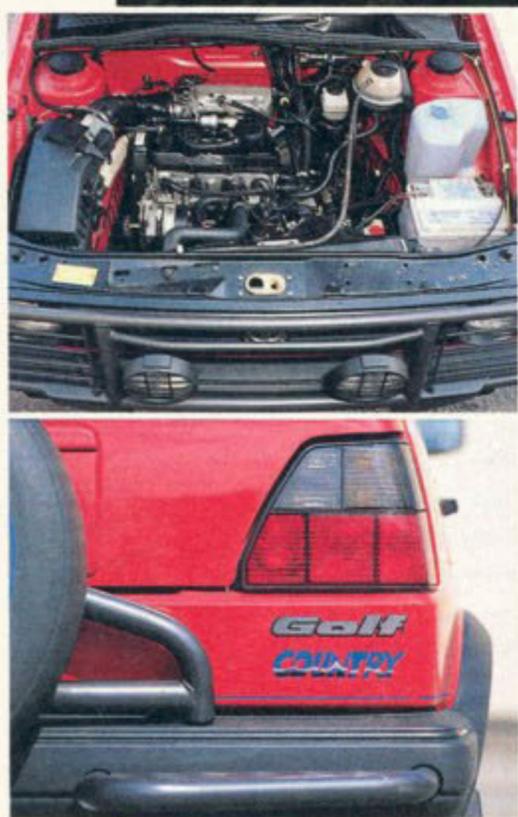


**Fun im Offroad-Look –
Die neue Golf-Spielart für
den Ritt abseits
ausgetretener Pfade**

Es gibt heute leider nicht mehr allzu viele jener Sorte Automobil, die man einen Blickfang nennen könnte. Zu uniform sind sie geworden, unsere in hoher Auflage hergestellten Fortbewegungsmittel. Sicher, es gibt Ausnahmen wie die in kleinsten Stückzahlen produzierten Super-Sportwagen oder neuerdings auch wieder vermehrt kleine, schicke Cabrios. Doch sind diese in aller Regel entweder sündhaft teuer oder zumindest kein Auto für alle Tage. Um so erfreulicher ist es deshalb, wenn Volkswagen jetzt Mut beweist und eine Golf-Variante im frechen Gelände-Look für Spaß und Freizeit präsentiert. Und wie es scheint, kommt der Country getaufte Neuling zum richtigen Zeitpunkt. Wo man auch mit dem Auto auftaucht, das pfiffige Ding zieht die Augen von alt und jung gleichermaßen auf sich. Dabei bedarf es rein äußerlich nicht einmal allzu vieler Maßnahmen, um aus einem normalen Golf Syncro einen Country werden zu lassen.

Stabile Rammschutzbügel, schwarz lackiert, an Front und Heck, ein Unterfahrschutz sowie vier Zusatzscheinwerfer mit Steinschlagschutz und ein außen montiertes Reserverad sind die wesentlichen Merkmale. Dazu ein markanter Country-Schriftzug, eingebettet in bergiger Landschaft auf den Türen, und schon kommt ein Gefühl von Freiheit und Abenteuer auf. Doch die Wolfsburg haben nicht nur Wert auf eine gelungene Optik gelegt, auch die Technik ist selbstverständlich vom Feinsten. Denn ein Off Road-Mobil muß unbedingt auf hohen Beinen stehen. So wurde die Karosserie über Distanzstücke um 120 mm nach oben gelegt, ein kräftiger Rundrohrrahmen zw-

Fotos: D. Heinz/J. Fischer



**Urige Erscheinung:
Rammschutzbügel an
Front und Heck, vier
Zusatzscheinwerfer
sowie das außen-
liegende Reserverad
machen den
Country-Golf mit
dem 1,8 Liter
98 PS-Einspritz-
motor zum
Blickfang**

COWBOY



GUTE FAHRT 7/90

Test: Golf Country

schen Vorder- und Hinterachse sorgt nun für die nötige Stabilität. Längere, in aufwendigen Versuchen neu abgestimmte Federbeine bringen überdies in Verbindung mit Reifen der Größe 195/60 R 15 auf 6 Jx15 Speedline-Leichtmetallfelgen sechs Zentimeter mehr Bodenfreiheit gegenüber einem normalen Golf Syncro, dessen Allradtechnik mit Visco-Kupplung zum Drehzahlausgleich zwischen vorn und hinten unverändert übernommen wurde.

Speziell für die Bodenfreiheit des Golf Country haben nun Fahrer sogenannter „richtiger“ Geländewagen oft nur ein mitleidiges Lächeln übrig. Doch irren ist menschlich. Immerhin stehen 204 mm zu Verfügung. Ein Suzuki Vitara, Inbegriff eines kleinen Geländeaautos, kommt dagegen auf nur 200 mm. Und selbst ein edler Range Rover muß sich mit 190 mm begnügen. Der Country-Golf macht also auch hier keine schlechte Figur, wenngleich ihn seine Erbauer mehr als komfortable Limousine mit leichten Geländeeigenschaften sehen wollen, denn als luppiges Off Road-Fahrzeug. Und letzteres ist der Country beileibe nicht.

In punkto Federungskomfort schlägt er nämlich auch seine Golf-Brüder allesamt. Fahrbahnunebenheiten werden einfach glattgebügelt, die langen Federwege machen's möglich. Dennoch sind die Dämpfer-einheiten recht straff ausgelegt, weshalb kurze Stöße zu einem leichten Hoppeffekt führen. Die Vorteile dieser Fahrwerksabstimmung überwiegen jedoch bei weitem. Und was sich mit dem Auto alles anstellen läßt, ist ebenso erstaunlich wie begeisternd. Dank der normalen Straßenbereifung

fährt das Ding selbst in schnellen Ecken wie auf Schienen, die Seitenneigung der doch recht hoch liegenden Karosserie ist extrem gering. Es macht einfach ungeheuer Spaß, mit dem Country über winklige Landstraßen zu wedeln. Und wer es einmal übertreibt, braucht sich nicht vor unangenehmen Überraschungen zu fürchten.

Abrupte Lastwechsel quittiert der Gelände-Golf mit einem leichten Eindrehen des Hecks, was aber stets beherrschbar bleibt. Immer hat man das Auto sicher im Griff, wozu auch die nicht zu leichtgängige Servolenkung positiv beiträgt. Einen Geländewagen-Eindruck mit all den damit verbundenen Unarten stellt man also nicht fest, was speziell auf langen Etappen von Vorteil ist. Mit einem Golf Country läßt es sich genauso komfortabel reisen wie mit jedem anderen Golf auch. Dennoch verfügt das Auto über nicht zu unterschätzende Eigenschaften auch abseits asphaltierter Pfade, und das nicht nur auf einfachen Feldwegen.

Wenn der Fahrer es in Kauf nimmt, daß die schicke Haut sowie der Unterboden notfalls einige Schrammen davontragen, macht der Country beinahe alles mit. Selbst tiefe Rinnen und Löcher nimmt er mit Bravour, nur vor schlammigen Ecken sollte man sich hüten. Dafür sind die Straßenreifen einfach nicht ausgelegt, überdies gibt es keine hilfreichen Sperren an Vorder- und Hinterachse. Doch schließlich ist das Fahren zwischen Wald und Wiesen in Deutschland ohnehin fast nirgends möglich. Was zum Schutze der Natur auch unbedingt zu befürworten ist.

Zum positiven Gesamteindruck des Golf Country trägt auch seine Motorisierung bei. Wie im Syncro-Golf findet sich hier der 1,8 Liter Digifant-Einspritzer mit 72 kW oder 98 PS, ein kräftiges und vor allem durchzugsstarkes Triebwerk. Das Fünfgang-Getriebe vom Syncro bekam im Country eine kürzere Achsübersetzung verpaßt (4,86 zu 4,47), was zur Anpassung an die größeren Räder sowie das um 140 Kilo höhere Leergewicht nötig war. Und die Anpassung ist gelungen, stets hat man den richtigen Gang parat, um flott vorwärts zu kommen. Aus dem Stand heraus zieht der Motor ordentlich durch und agiert auch noch im Bereich über 5000/min recht drehfreudig.

**Schwenkbares Reserverad:
Zum Öffnen der Heckklappe
wird das fünfte Rad mittels
Gasfeder weggeklappt**



**Ansprechende Ausstattung:
Schicke Bezüge auf den Sport-
sitzen, Fünfsterne-Alufelgen
mit 195/60 R 15-Bereifung unter
der hochgesetzten Karosserie**

Die Fahrleistungen sind gut, wir ermittelten für den Sprint auf 100 eine Zeit von 12,4 Sekunden. Bei der Höchstgeschwindigkeit kommt natürlich der schlechte c_w -Wert des Country von 0,49, bei derlei Karosserie-Details kein Wunder, zum Tragen. Dennoch scheint Volkswagen mit dem Katalogwert von nur 155 km/h eher tief zu stapeln, unser Testwagen lief flotte 164 km/h. Damit läßt sich's leben, zumal die Geräusentwicklung

des Motors im Innenraum auch bei hohen Drehzahlen gering bleibt. Und wer die schnelle Autobahnfahrt liebt, sitzt ohnehin im falschen Auto.

Der Kraftstoffverbrauch liegt mit 10,6 Litern Bleifrei Normal im Testschnitt auf normalem Niveau, selbst bei Vollgasetappen steigt der Verbrauch trotz des schlechten c_w -Wertes nicht über 13 Liter. Die moderne, kennfeldgesteuerte Motorelektronik macht's möglich.

Und was spendiert VW seinem „höchsten“ Golf neben den eingangs erwähnten Off Road-Extras noch an weiteren Features? An der Außenhaut gibt es seitliche Blinkleuchten, weiße Blinker vorn sowie partiell abgedunkelte Heckleuchten, Liebe zum Detail zeigen die vorderen Scheinwerfer-Schutzgitter, die zum Reinigen der Scheinwerfer weggeklappt werden können. Hinten sorgt eine Gasfeder dafür, daß das Reserverad, welches mit einer Plane abgedeckt ist, mühelos seitlich wegschwenkt, wenn man den Kofferraum erreichen will. Dieser ist übrigens genauso klein wie beim Syncro, obwohl dies aufgrund der hochgesetzten Karosserie nicht unbedingt notwendig wäre.

Doch der Country wird bei Steyr-Daimler-Puch in Österreich gefertigt, wo VW der Einfachheit halber komplett montierte Syncros aus Wolfsburg anliefern, die dort umgerüstet werden. 32 Country verlassen momentan täglich die Werkhallen in Graz, alle natürlich viertürig, einen Zweitürer wird es nicht geben.

Gebaut wird dagegen definitiv zum Sommer eine Jagdwagen-Ausführung in Jägergrün mit Kunstleder-Innenausstattung und Stahl-Felgen. Ideal für Leute, die mit ihrem Country auch tatsächlich ins Gelände wollen, obendrein rund 1000 Mark billiger als der schicke Normal-Country, der für 32275 Mark beim Händler steht. Ein sehr angemessener Preis im übrigen,

angesichts der kompletten Ausstattung.

Wenn alles glatt geht, gibt es zudem vielleicht bald noch eine auf 500 Stück limitierte Chrom-Variante des Country, mit breiten 7-Zoll-Felgen, dicken Reifen und verchromten Rammschutzbügeln. So ganz nach dem Geschmack der Off Road-Freaks. Überdies denkt man in Wolfsburg

an ein großes Faltschiebedach, das einen der wenigen Country-Nachteile, eben das mangelnde Frischluft-Gefühl, etwas lindern könnte.

Der Country-Innenraum mit geteilter Rückbank und speziellen Stoffbezügen auf den Sportsitzen, macht einen sehr wohlnlichen Eindruck. Alles sitzt, wie vom Golf gewohnt, am richtigen Platz. Schade nur, daß das ursprünglich vorgesehene Dreispeichen-Sportlenkrad wieder gestrichen wurde, es erfüllte die hohen VW-Crash-Anforderungen nicht. So kommt nun das Vierspeichen-Lenkrad vom GTI zum Einsatz, zum Trost genauso lederbezogen wie die Schalthebelstulpe und der Schaltknopf. Kopfstützen gibt es im Country auf allen vier Plätzen, jedesmal mit eingesticktem Syncro-Schriftzug.

Eine abnehmbare Anhängerkupplung kostet 656 Mark extra, immerhin darf das Auto 1500 Kilo schleppen. Nicht lieferbar sind ABS und Klimaanlage, die spezielle Anpassung an den Country hätte die Kosten wohl zu weit nach oben getrieben.

Und schließlich kann ein richtiger Naturbursche auf solche Komfort-Gimmicks getrost verzichten. Seine Stärken liegen auf anderem Gebiet. Beim Golf Country sind dies neben der starken Optik seine ausgezeichneten Fahreigenschaften, die ihn geradezu dazu prädestinieren, am frühen Sonntagmorgen auf einsamen Landstraßen der Sonne entgegenzufahren und von Freiheit und Abenteuer zu träumen. Überdies beweist VW mit diesem Auto, daß das Golf-Spiel noch lange nicht ausgespielt ist. Lassen wir uns also überraschen, was die Wolfsburger zukünftig noch aus ihrer Trickkiste ziehen werden. Wie wär's mit einem schnuckeligen, zweiseitigen Cabrio?

Bernd Weiser

Golf Country

Motor	Gesamtgewicht	1640 kg
Vierzylinder-Reihenmotor, wassergekühlt, vorn quer eingebaut, elektronische Einspritzanlage (Digifant), geregelter Katalysator (US-Norm)	Anhängelast geb.	1500 kg
	Kofferraum (VDA)	230 l

Fahrleistungen (GF-Meßwerte)		
Tachoanzeige 100	eff. 92 km/h	
Höchstgeschw.	164 km/h	

Beschleunigung		
0-60 km/h	5,0 s	
0-80 km/h	8,2 s	
0-100 km/h	12,4 s	
0-120 km/h	20,0 s	
0-140 km/h	31,3 s	
80-120 km/h	11,8 s	

Kraftübertragung		
Fünfgang-Schaltgetriebe, Allradantrieb mit Visco-Kupplung		
Elastizität	4. Gang	5. Gang
60-80 km/h	6,1 s	8,3 s
60-100 km/h	12,6 s	16,6 s
60-120 km/h	20,2 s	27,8 s

Verbrauch		
Bei 90 km/h	8,5 l/100 km	
Bei 120 km/h	11,4 l/100 km	
Stadtzyklus	11,9 l/100 km	
Testverbrauch	10,6 l/100 km	
Minimum	9,2 l/100 km	
Maximum	13,0 l/100 km	
Tankinhalt	55 l	
Kraftstoffart	Normal bleifrei	

Jahreskosten		
Steuer	—	
Haftpflicht (unbegr.)	1288 DM	
Teilkasko (SB 300)	104 DM	
Vollkasko (SB 650)	1110 DM	
(VVD-Tarif: Stuttgart 100%)		

Maße und Gewichte		
L/B/H	4255/1705/1555 mm	
Radstand	2480 mm	
Spur v/h	1435/1443 mm	
Leergewicht	1245 kg	

