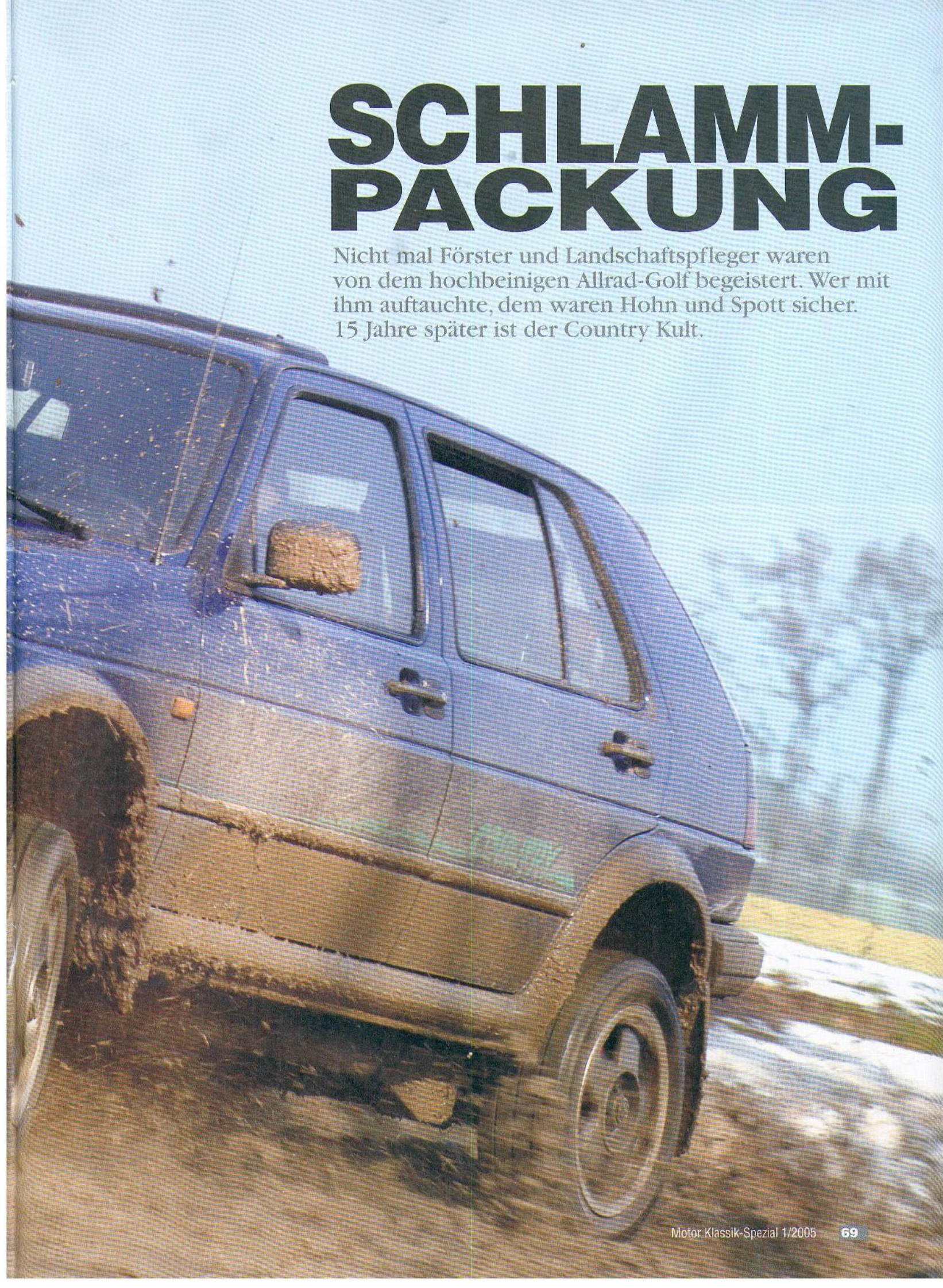


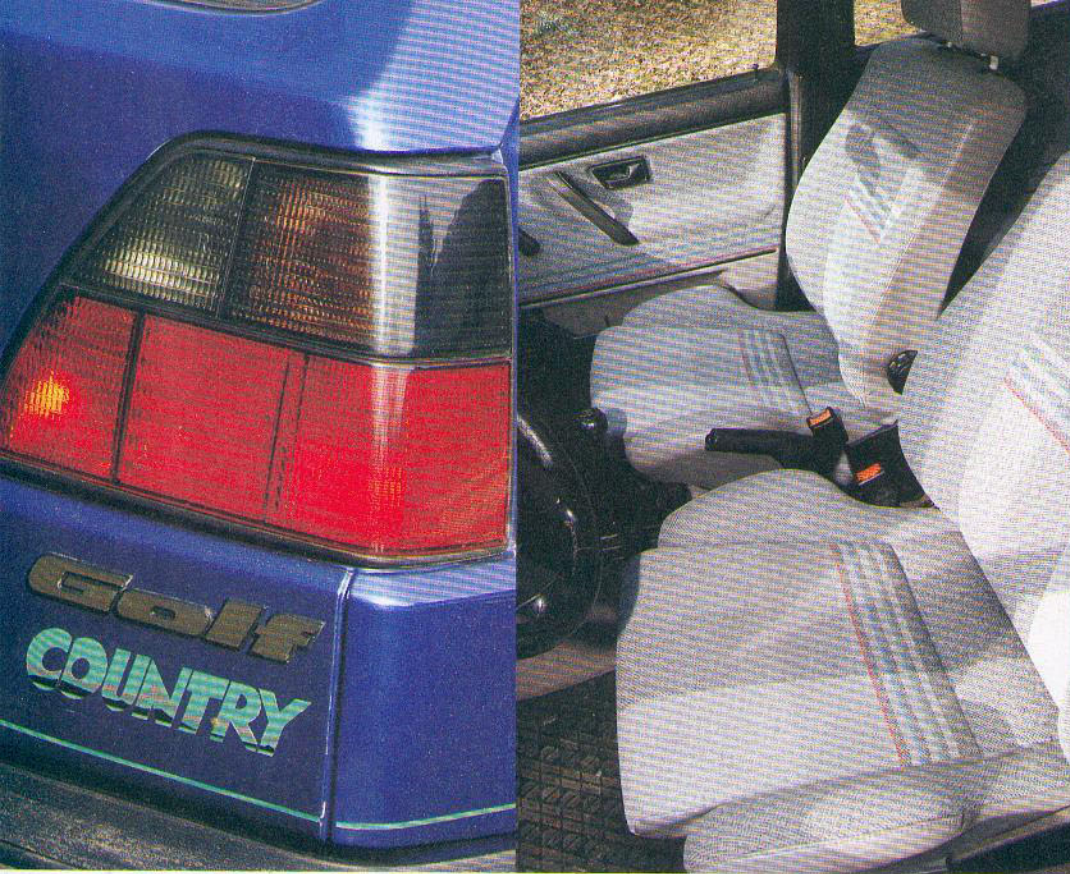


Auch ohne Differenzialsperren und mit spärlicher Straßenbereifung zeigt der Country beachtliche Offroad-Eigenschaften

SCHLAMM- PACKUNG

Nicht mal Förster und Landschaftspfleger waren von dem hochbeinigen Allrad-Golf begeistert. Wer mit ihm auftauchte, dem waren Hohn und Spott sicher. 15 Jahre später ist der Country Kult.





Aufgeklebte Schriftzüge, Sportsitze und 15-Zöller gehörten zur Country-Ausstattung

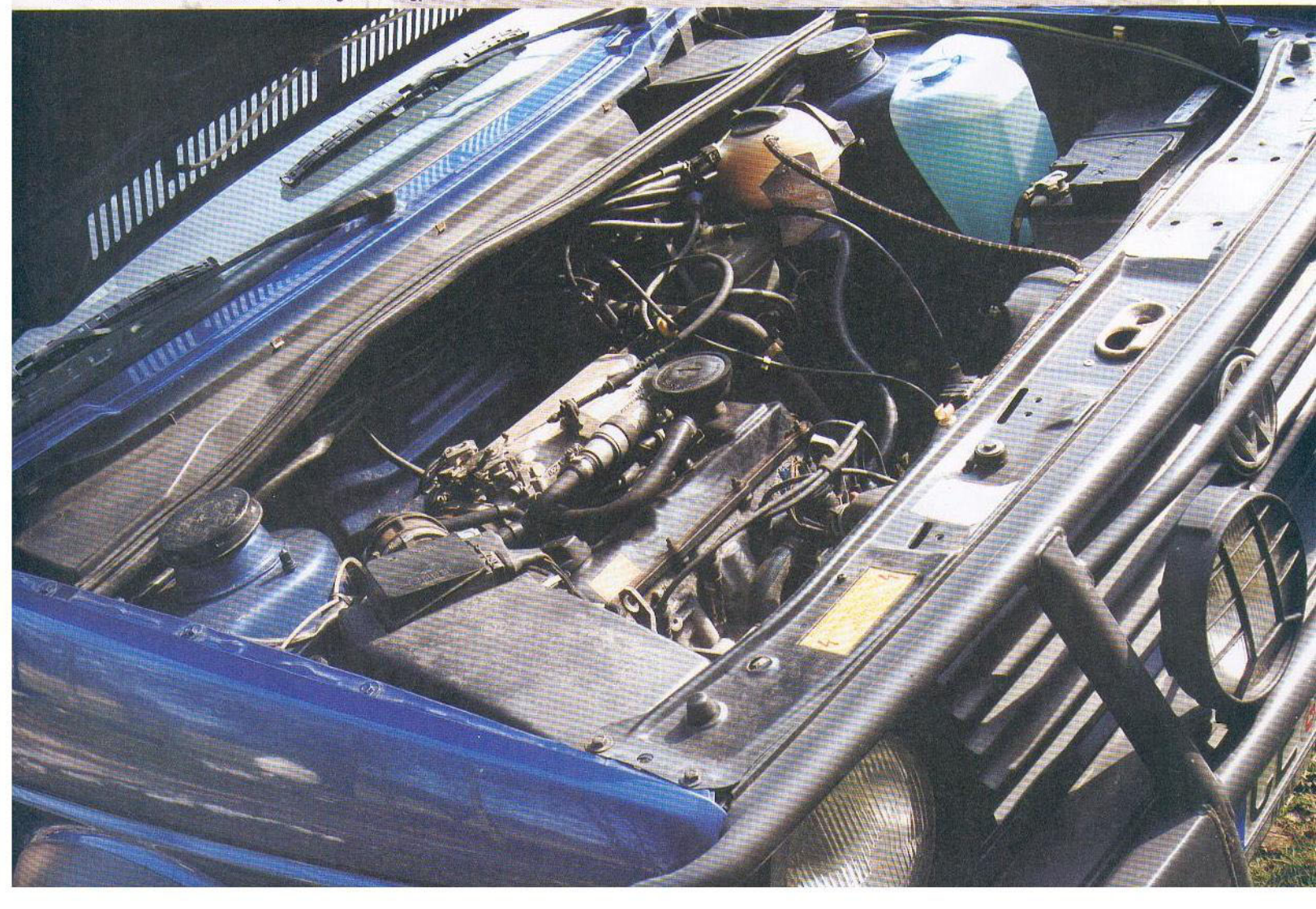
Der Golf Country galt 1991 als grandioser Flop, die IV-Welle rollte erst Jahre später durchs Land

bügel und vergitterte Zusatzscheinwerfer prägen das Country-Gesicht



20 Zentimeter Bodenfreiheit lassen den Country storchenneinig daherkommen Schutz-

Unter der Haube arbeitet der 1,8 Liter große Langpleuel-Motor aus der 827-Familie





Trotz seines jugendlichen Alters hat der Country bereits eine kleine Fangemeinde

Wild röhrend kämpft sich der Golf Country ohne stecken zu bleiben durch Schlamm und Schlaglöcher

Das außen montierte Reserverad wird von einer Plane mit VW-Logo geschützt



WER WEISS, was ein harter Winter ist? Wenn man im Weserbergland einen heckgetriebenen Flitzer bewegt und zum x-ten Mal den Bauern fragen muss, ob er einen mit seinem Traktor aus den Schneebbergen ziehen könnte. Schnee kann so demütigend sein.

Doch wie lässt sich das am besten bewältigen, wenn man nicht nur mächtig Schnee vor der Hütte hat, sondern auch regelmäßig das Herz an die Stiefkinder der großen Autohersteller verliert? Die Lösung der Probleme präsentiert sich mit dem ersten Frühlingshauch: Während an den Berghängen der Schnee sanft vor sich hinschmilzt, donnern gleich vier ganz besondere Volkswagen das Tal hoch – vier Exemplare eines Autos, das die VW-Strategen nach nur 7735 gebauten Einheiten als Fehltritt einschätzten und 1991 deshalb die Produktion einstellten.

Der Golf Country galt damals als grandioser Flop, die Welle der SUV rollte erst später durchs Land. Und ein Lifestyle-Fahrzeug passte nicht zum schnarchnasigen VW-Image jener Tage. Dabei hat der Country alles an Bord, was ihn zum idealen Reittier für Großstadt-Cowboys macht: Karosserie und Innenausstattung waren millionenfach als Golf II bekannt. Die Karosserien entstanden im Wolfsburger Werk als Golf CL Synchro mit vier Türen. Der permanente Allradantrieb mit Visco-Kupplung war bei Produktionsbeginn 1989 längst erwachsen.

Die komplett montierten Fahrzeuge machten sich dann auf Richtung Österreich. Bei Steyr-Daimler-Puch, wo schon 1958 mit dem Puch Haflinger erfolgreich Allradtechnik montiert wurde, bekam der Golf lange Beine. Ein spezieller Distanzrahmen sowie verstärkte Federn und Dämpfer ließen den Country um 180 Millimeter nach oben wachsen. Die Front wurde mit einem ausladenden Schutzbügel verziert und mit Zusatzscheinwerfern bestückt, das Heck schmückten wuchtige Bügel und das für Offroader typische außenliegende Reserverad.

Die Fachpresse zeigte sich zunächst angenehm überrascht von den Fahreigenschaften des hochbeinigen Country. Die Kollegen von „Gute Fahrt“ lobten den Federungskomfort sogar als „allen Golf-Brüdern überlegen“. An der Qualität der 1,8-

Liter-Maschine mit 98 PS gab es sowieso nichts zu mäkeln, das unverwüsthliche Raubtier war für seine Nehmerqualitäten bekannt. Auch der Preis schien angemessen: Ab rund 32 000 Mark konnten Förster und Offroad-Fans glücklich werden.

Woran lag es also, dass der Golf Country als Flop in die Automobilgeschichte einging? Hätte Volkswagen doch mutiger sein und eine radikalere Allrad-Lösung präsentieren sollen? Der Country besaß keine Differenzialsperren und wenig geländetaugliche 195er-Straßenreifen. Mit diesen waren zwar Wald- und Feldwege zügig zu bewältigen, aber eine geländegängige Pistensau war er nicht.

War der Konzern zu ehrlich? „Das ist ein Freizeitauto und kein Wüstenfuchs“, verriet Berthold Krüger, der damalige Marketing-Chef. Heutzutage ein Adelsprädiat, doch vor 15 Jahren Anlass zu ätzendem Spott. „Der Country wirkt, als hätte jemand den Wagenheber unterm Auto vergessen“, schrieb etwa die Westdeutsche Zeitung.

War das Spaßmobil zu sehr VW? Zwar waren Sportsitze und Lederlenkrad seriennäßig an Bord, doch tatsächlich war der Country vor allem eines: ein Golf. Und das bedeutet damals noch plastilene Nüchternheit. Zwar schoben die Wolfsburger 1991 noch eilig den Golf Country als Chrommodell in die Ausstellungshallen. Hier duftete eine Lederausstattung im Innenraum, und außen gaben ein Chrom-Stoßfänger und weitere Applikationen dem nur in Schwarz erhältlichen Topmodell modische Momente. Die Country standen sich dennoch beim Händler die Reifen platt. Auch vom edlen Chrommodell kamen nur rund 500 Stück in den Handel. Noch seltener sind die 50 Country mit GTI-Motor, die nur an VW-Mitarbeiter abgegeben wurden.

Ein Chrom-Country strahlt auch heute mit der Frühlingssonne um die Wette. Schwarz und mit originaler hellbrauner Innenausstattung macht er klar, dass hier das Topmodell der Baureihe vor uns steht. Dazu gesellen sich ein schwarzer Country mit leicht modifizierter Rallyeoptik und zwei blaue Boliden – der eine weitgehend original, der andere mit 140-PS-16-Ventiler und Bollerauspufl. Die zugehörigen Fahrer sind übrigens in keinem

Club und keiner IG organisiert. Rund um ein gemeinsames Internet-Forum hat sich die Fangemeinde gefunden.

Und so wird aus dem „Tropenfisch“ der Originalitäts-Fan Sebastian, aus der „Quattro-Lisa“ der ehemalige Rallye-Fahrer Wolfgang. „Raudi“ Rüdiger erweist sich als Besitzer eines blauen und „Baba-Baehr“ Jens als gewichtiger Fahrer des schwarzen „Rallye-Country“.

Nachdem sich die Autos in der Frühlingssonne blitzblank präsentiert haben, dürfen die hochbeinigen Gölfe spielen gehen und sich schmutzig machen. Mit Genehmigung des Bauern wird über Waldwege geräubert und der letzte Schnee genutzt, um zu zeigen, was ein Golf Country kann.

Und die einst so verspotteten Allradler können eine ganze Menge. Zunächst fliegen Blätter, dann Schotter und schließlich Matsch – in immer höheren Bögen. Während Fotograf und Fahrer zunehmend breiter grinsen, werden aus ehemals blauen jetzt erdbräune Autos.

Wild röhrend kämpfen sich die Country durch Schlamm und Schlaglöcher. Immerhin haben sie 20 Zentimeter Bodfreiheit, das ist mehr, als ein Suzuki Vitara zu bieten hatte. 20 Zentimeter für ein schlammiges Halleluja, das gründlich mit dem Image des behäbigen Country aufräumt. Lediglich einmal setzt sich ein Gelände-Golf fest, doch er ist auch ohne Hilfe von landwirtschaftlichem Schwermetall rasch wieder flott.

Und als sich eine kleine Karawane von Schmutzfinken schließlich in das nächste Café aufmacht, um Staub und Dreck Kaffee und Kuchen folgen zu lassen, genießen die Country jene Aufmerksamkeit, die ihnen im Lauf ihrer kurzen Karriere verwehrt blieb.

Die Moral dieser schmutzigen Geschichte? Vor schneereichen Wintern braucht der keine Bange zu haben, der einen Golf Country sein Eigen nennt. Und der Autor hat erneut sein Herz an einen automobilen Sonderling verloren. Auch wenn aus diesem hässlichen Entlein kein stolzer Schwan, sondern eher ein rasanter Storch wird.

TEXT: **Lutz Odewald**
FOTOS: **Hardy Mutschler**

DATEN & FAKTEN

Motor: Vierzylinder-Reihenmotor, eine obenliegende Nockenwelle, Zahnriemenantrieb, Ventile über hydr. Tassenstoßel betätigt, elektronische Kraftstoffeinspritzung (VW Digifant), Hubraum 1781 cm³, Bohrung x Hub 81,0 x 86,4 mm, Verdichtung 10,0:1, Leistung 72 kW (98 PS) bei 5400/min, max. Drehmoment 143 Nm bei 3000/min

Kraftübertragung: Permanenter Allradantrieb mit Visco-Kupplung, manuelles Fünfganggetriebe
Karosserie/Fahrwerk: Selbststr. Stahlblech-Karosserie, Einzelradaufhängung rundum, vorn mit Dreiecksquerlenkern, hinten mit Schräglenkern, Scheibenbremsen vorn, Trommelbremsen hinten, Räder 6J x 15, Reifen 195/60 R 15 V

Maße/Gewicht: Leergewicht 1245 kg, Länge/Breite/Höhe 4255/1705/1555 mm, Radstand 2480 mm, Spur v/h 1435/1443 mm
Fahrlleistungen/Verbrauch: Höchstgeschw. 164 km/h, 0 bis 100 km/h 13,0 sec., 10,5 l/100 km
Bauzeit/Stückzahl: 1989 bis 1991, 7735 Exemplare
* Alle Werte auto motor und sport 12/1990