

NEUE AUTOS schon gefahren

Für leichtes Gelände ist der hochgesetzte Golf bestens geeignet. Motor, Getriebe und Differential sind durch Bleche geschützt.



Das Gelände-Kapitel in der unendlichen Golf-Geschichte

Auf dem diesjährigen Genfer Automobilsalon startete VW einen Versuchsbau: einen geländetauglichen Golf. Auto Bild fuhr jetzt schon den Prototyp, der nächsten Jahr in Serie gehen soll

denen für die Straße, wie er neuerdings aus Fernost herüberschwappt.

In Wolfsburg gilt als sicher: Dieser Weg ist der richtige. Die Qualitäten des Golf sind unumstritten, ein Allradantrieb der feineren Sorte vorhanden. Doch wie daraus einen Feldweg-Akrobat machen? Dem Ruf nach einem echten Geländewagen mit eigenständiger Kar-

rosserie mochte man nicht folgen. Der Plan schien wohl zu kühn und der Aufwand zu groß. Also wurde das Projekt mit bescheidenen Mitteln realisiert. Und das ging so:

Ein ganz normaler Golf syncro wurde um 180 Millimeter hochgesetzt. Rammbügel dran, Reserverad auf die Heckklappe fertig.

Das Ergebnis sieht ulkig aus. Die kleinen Räder verlieren sich in den hohen Radkästen, als ob der Golf aus seinen Schuhen herausgewachsen ist. Echte Geländewagenfreaks vermessen hier potente Walzer, die Kraft und Durchkommen signalisieren. Doch aller Reifer-Optimismus zum Nachrüsten ist fehl am Platz: Größere Räder

Der VW Golf muß sich so einiges gefallen lassen. Der Deutschen liebste Kind hat als sparsamer Allradler, rasanter Sportler und lustiges Cabriolet Automobilschicksal geschrieben. Der Millionenartig wurde sogar als Lastesel mit Ladefläche auf die Straßen geschickt. Von den zahlreichen Sparteinsätzen gar nicht zu reden.

All das ist aber noch gar nichts gegen die jüngsten Pläne der Wolfsburger. Im Moment wollen sie den Millionär am liebsten von der Straße haben. Ganz recht, der Golf soll runter vom Asphalt. Natürlich nicht total, sondern in kleinen Stückzahlen. Die Masche leuchtet ein: Was ihn auf der Straße groß gemacht hat – das Allroundtalent –, soll auch abseits der festen Wege funktionieren. Ein Straßenauto fürs Gelände also – kein Gelände-



Zwischen Karosserie und Fahrwerk sitzt ein stabiler Längsrahmen. Dadurch kommt die Karosserie um 120 mm höher, das Fahrwerk ist 60 mm höher gelegt



Um die Heckklappe zu öffnen, wird das Reserverad samt Bügel weggeklappt. Der Kofferraum ist klein, hat syncro-Maße: 230 Liter Volumen



Der syncro fürs Fernweh: Ein richtiger Name fehlt noch, „Montana“ ist vergeben

NEUE AUTOS schon gefahren



Foto: Andreas Lindqvist

Der hochgesetzte Golf ist voll reisetaglich: Mit rund 180 km/h Höchstgeschwindigkeit eignet er sich auch für lange Strecken



Innenraum: Neu ist nur das Sportlenkrad. Motor und Getriebe entsprechen dem syncro



Viel Luft im Radhaus: Das Reifenformat auf Alufelgen steht fest (195/60 R 15), das Profil noch nicht



Größenvergleich: Der hochgestellte Golf wirkt überdimensional. Er ist mit 1250 Kilogramm rund 150 Kilo schwerer als ein normales syncro

passen nicht unter den Gelände-Golf. Da müßte erst reichlich gebastelt werden.

So stolziert der Feld-, Wald- und Wiesen-Golf auf kleinem Fuß über die Prärie. Als Ausgleich trägt er vorn und hinten wuchtige Rohrbügel – die machen ordentlich was her. Dermaßen gestylt, traut man der Limousine schon eher Expeditionscharakter zu. Doch davon wollen die VW-Strategen nichts wissen. Sie dementieren heftig alle Safari-Absichten mit diesem Golf. „Das ist ein Freizeitauto und kein Wüstenfuchs“, wiegelt Marketing-Leiter Berthold Krüger ab.

Sel's drum. Dieser Golf muß trotzdem mit den modernen Geländewagen mit Limousinen-Charakter vom Schlage eines Suzuki Vitara rangeln. Die Straßen-Eigenschaften sind über jeden Zweifel erhaben. Kein Wunder, am Fahrwerk wurde nichts verändert. Der hochbeinige Golf rollt komfortabel ab, die Federung hält alle Straßen-Unbill von den Passagieren fern. Sitzt man erst mal drin (in diesen Golf steigt man mehr auf als ein), ist alles Golf: funktional, praktisch, kurz: vertraut.

Daß dennoch ein eigenständiges Fahrgefühl aufkeimt, liegt an der hohen Sitzposition. Schließlich thront man fast 20 Zentimeter über dem normalen Verkehrs-Niveau. Und das schafft ein wenig Distanz zur schnöden Durchschnitts-Limousine. Fürs Gelände kann man's gut brauchen, wengleich der stielige Golf beliebte kein Akrobat oder Hindernisläufer ist. Am besten läßt sich die Geländetauglichkeit mit dem normalen syncro be-

Technische Daten

Vierzylindermotor, vorne quer eingebaut, Hubraum 1781 cm³, 72 kW (98 PS) bei 5400/min, maximales Drehmoment 143 Newtonmeter bei 3000/min, geregelter Kat mit Lambdasonde, Benzineinspritzung Digital, Fünfganggetriebe, permanenter Allradantrieb mit Viscokupplung, Einzelradaufhängung, vorne Dreiecksquerlenker, hinten Schräglenkerachse, Fahrwerksabstimmung wie syncro, vorne Scheibenbremsen, hinten Trommeln, ABS, Reifen 195/60 R 15, Anhängelast 1500 Kilogramm, 0–100 km/h in ca. 13 Sekunden, Höchstgeschwindigkeit ca. 180 km/h, Preis ca. 32.000 Mark

schreiben. Wo dieser mit dem Bauch hängenbleibt, schafft's der hochgesetzte eben ein Stück weiter. Nicht mehr und nicht weniger. Für höhere Aufgaben fühlen Spinnen oder eine kurze Geländeuntersetzung.

Die neueste Variante zum Thema Golf ist bemerkenswert. Eine Frage des Geschmacks ist sie allemal, unbestritten jedoch ihre gute Allroundtauglichkeit. Und all das mit bescheidenen Mitteln. Diese Zurückhaltung soll sich auch im Preis dokumentieren. Wenn im nächsten Jahr diese eigenwillige Interpretation eines komfortablen Geländewagens tatsächlich auf die Straßen rollt, rechnen die Finanzexperten in Wolfsburg mit spitzem Bleistift: 30.000 bis 35.000 Mark sind im Gespräch, rund 5000 Mark mehr, als der normale syncro kostet.

Dieses vorerst letzte Kapitel der unendlichen Golf-Geschichte könnte eines der kuriosesten werden. Nachdem der pausbäckige Rallye-Golf in der Weltmeisterschaft startet, könnte der hochbeinige doch bei der nächsten Paris-Dakar mitmischen. Oder nicht?

Jürgen von Gosen

