Der Steppengolf – ein echter Geländewagen?

Neuland: Der Suzuki Vitara kommt auf dem Freizeit-Markt gut an. Ob da auch noch Platz für einen Gelände-Golf bleibt, ist fraglich

www.vw-golf-country.de

Foto: Andreas Lindlahr

VW nimmt Kurs auf den Freizeit-Markt – mit dem hochbeinigen Golf Country, der auch im Gelände fahren soll. Doch da sind die Japaner längst zu Hause. Der Suzuki Vitara lockt mit Top-Ausstattung zum fairen Preis. Was kann der Wolfsburger Steppengolf dagegensetzen? *Auto* Bild startet zum ersten Vergleich

Wolfsburg, im November 1988. Es wird festgestellt, daß der Golf an sich nicht geländegängig ist. Im März 1989 fällt der VW-Vorstand die einsame Entscheidung: Wir bauen einen Gelände-Golf. Der Auftrag ergeht an den VW-Partner Steyr im österreichischen Graz. April 1990: Der Golf Country steht beim Händler. Geplante Jahresproduktion: 4000 Stück. Bisherige Investitionssumme: 11 368 000 Mark.

Von Christian Wüst

Wir nehmen zu Protokoll: Karosserie: Golf, allerdings zwölf Zentimeter höher. Unter dem Aufbau ein Leiterrahmen aus Stahlrohren, Rammschutzbügel an Front und Heck, das Reserverad hinter der Heckklappe, Allradantrieb – wie beim normalen Golf syncro – permanent mit zentraler Viscokupplung. Als Marktnische nennt VW „die wachsende Schar betont umwelt- und freizeitorientierter Kunden".

Top-Vitara: alles an Bord

Da gibt es natürlich Konkurrenz, sogenannte Geländewagen mit Pkw-Charakter. Etwa den Suzuki Vitara. Der gibt sich auf Wunsch sehr freizeitorientiert – für gutes Geld. Als „De Luxe" mit Sonderausstattung kostet er 36 500 Mark. Wir holen tief Luft und zählen auf, was er alles hat: elektrische Fensterheber, Zentralverriegelung, elektrisch verstellbare Außenspiegel, ein codierbares Radio mit Kassettenrecorder, Servolenkung, Colorverglasung, Alufelgen mit 255er-Breitreifen, Kotflügelverbreiterungen in Wagenfarbe und verchromte Trittbretter, Edelholzverzierungen im Armaturenbrett und ein hübsches Holzlenkrad mit Alugeschen. Bei Suzuki hat man begriffen: Käufer von Freizeit-Vehikeln sind nicht knauserig. Das Sondermodell ist die Antwort auf eine enorme Zubehör-Nachfrage.

Der Golf kostet weniger

Lesen Sie weiter auf Seite 54

Spuren im Sand: Der Vitara (links) kommt auf seinen breiten Walzen fast überall durch. Mit dem Golf Country hört der Spaß schnell auf. Da auch die Hinterräder einzeln aufgehängt sind, läuft der Gelände-Golf schneller auf Grund

VW Golf Country gegen Suzuki Vitara

Auf der Straße hat VW die Nase vorn: Der Golf ist komfortabler und schneller als der Suzuki

Unverständlich: Hochgeschwindigkeitsreifen auf dem VW-Testwagen. Wer ins Gelände will, sollte M+S-Reifen aufziehen

Bescheidenes Landleben: CL-Ausstattung mit Sportlenkrad, Sportsitzen und Servolenkung. Sonst nichts

(32 275 Mark) und bietet dafür viel weniger: Servolenkung, Sportlenkrad, Sportsitze, basta. Im übrigen wird das bescheidene Landleben mit CL-Ausstattung gepriesen. Den hohen Preis rechtfertigt VW mit höheren Werten.

Da geht es zum Beispiel um Fahrkomfort. Kein Geländewagen dieser Preisklasse fahre bei Tempo 150 so leise, geben die VW-Techniker zu bedenken. Das stimmt. Der Golf Country gibt sich wirklich limousinenhaft. Auch bei Vollgas entsteht keine unzumutbare Geräuschbelastung. Es läßt sich angenehm reisen. Im übrigen paßt auch die ganze Fahrdynamik. Geradeauslauf und Lenkpräzision sind wie bei einer Limousine. Man fährt tatsächlich Golf, nur eben etwas weiter oben.

Der Suzuki liegt näher am typischen Geländewagen. Er ist deutlich lauter und wegen des kurzen Radstands auch nervöser bei Spurwechseln. Im Federungskomfort ist er zwar vielen anderen Konkurrenten seiner Klasse überlegen, reagiert aber deutlich ruppiger bei Unebenheiten als der sanfte Golf. Nachteile auf der Straße bringen ihm die ultrabreiten Reifen ein. Die Lenkung, beim Basis-Vitara tadellos, arbeitet ungenau.

Golf: freie Fahrt mit Einschränkungen

Auch in den Fahrleistungen setzt der Golf den Maßstab (siehe Tabelle). Daß er in der Höchstgeschwindigkeit 21 km/h gegenüber einem gleich starken normalen Golf syncro einbüßt, liegt an der schlechten Aerodynamik des hochbeinigen Gefährts. Immerhin: Der Vitara läuft klar hinterher, hat schließlich auch etwas weniger Leistung. Doch Fahrspaß wird in dieser Klasse nicht mit dem Tacho gemessen, da sind andere Fragen entscheidend. Etwa: Was geht, wenn man wirklich mal ins Gelände fährt?

Da geht mit dem Suzuki viel. Dank kurzem Radstand saust er ohne Bodenberührung über Bukkelpisten und scharfe Kuppen, bei eingeschalteter Geländeuntersetzung meistert er auch sehr steile Passagen problemlos. Die dicken Reifen machen ihn auf Sand nahezu unsinkbar. Sie haben nur einen Nachteil: Ihretwegen mußte der hintere Federweg verkürzt werden. Daher hebt ein Hinterrad leichter mal ab.

Doch der Golf kommt jenseits des Asphalts viel schneller an seine Grenzen. Seine Bodenfreiheit (180 Millimeter) ist zwar im Prinzip nicht schlecht, nur zwei Zentimeter geringer als beim Suzuki, doch die Innerräder des VW sind einzeln aufgehängt. Daher wandert das Achsdifferential beim Einfedern nicht mit empor wie bei der Starrachse des Vitara. Ergebnis: Der Golf sitzt sehr schnell auf und kommt mit seinen Sommerreifen kaum selbständig frei. Mit griffigeren M+S-Reifen wäre der Gelände-Golf besser bedient. Der Testwagen, er lief 159 km/h Spitze, wurde sogar mit teuren Hochgeschwindigkeitsreifen ausgerüstet. VW-Sprecher Hartmuth Hoffmann: „Wir gehen immer auf Nummer Sicher."

Eine Geländeuntersetzung wird nicht angeboten. Bei Kriechfahrt wird daher die Kupplung enorm belastet, und an Steigungen ist schnell Schluß. Eine ernüchternde Gelände-Bilanz für einen Golf, der ausschaut wie der Storch im Salat und dafür auch noch einen knappen Liter mehr Sprit schluckt als seine gleich starken Kollegen vom Boden.

Der von VW anvisierte Kunde sieht das angeblich nicht so eng. Er will eigentlich gar nicht ins Gelände, fährt gelegentlich zum Angeln oder auf die Jagd. Und da liegen dann Steine im Weg, die die Bodenfreiheit eines gewöhnlichen Golf syncro um sechs Zentimeter überfordern. 4000 Menschen pro Jahr sollen das Problem kennen. Suzuki hat 1989 bei uns 7488 Vitara verkauft.

Große Luke, wenig Platz: Wie beim Golf syncro faßt der Kofferraum nur 230 Liter. Sitzbank umklappbar

Fotos: Andreas Lindlahr

Gut auf Sand, aber schlechte Lenkpräzision: Super-Breitreifen am Suzuki

Wohnlich: Lenkrad und Armaturenbrettverkleidungen aus Holz im Vitara De Luxe Sondermodell

Koffer-Räumchen: Die hinteren Sitze sind längs verstellbar, die Lehnen geteilt umlegbar

Techn. Daten	Suzuki Vitara	VW Golf Country
Motor	Vierzylinder-Reihenmotor, vorne quer eingebaut	Vierzylinder-Reihenmotor, vorne quer eingebaut
Abgasreinigung	geregelter Katalysator	geregelter Katalysator
Hubraum	1591 cm³	1781 cm³
Bohrung×Hub	75,0×90,0 mm	81,0×86,4 mm
Verdichtung	8,9:1	10,0:1
Gemischaufberg.	elektron. Einspritzung	elektron. Einspritzung
Leistung	60 kW (82 PS) b. 5300/min	72 kW (98 PS) b. 5400/min
max. Drehmoment	131 Nm bei 2750/min	143 Nm bei 3000/min
Antrieb	Heck, zuschaltb. Frontantrieb	permanenter Allradantrieb
Getriebe	Fünfgang	Fünfgang
Fahrwerk vorne	Einzelradaufhängung	Einzelradaufhängung
Fahrwerk hinten	Starrachse	Einzelradaufhängung
Bremsen vo./hi.	Scheiben/Trommeln	Scheiben/Trommeln
Tankinhalt	42 Liter	55 Liter
Radstand	2200 Millimeter	2480 Millimeter
Leergewicht	1020 Kilo	1245 Kilo
Zuladung	430 Kilo	395 Kilo
Anhängelast ①	1450 Kilo	1500 Kilo
Reifen	255/70 R 15 Q	195/60 R 15 T
Testwerte und Kosten		
Höchstgeschw.	147 km/h	159 km/h
0–100 km/h	14,1 Sekunden	12,8 Sekunden
60–100 km/h ②	11,4/15,0 Sekunden	13,3/18,6 Sekunden
Verbrauch	10,6 l Normal/100 km	11,3 l Normal/100 km
Innengeräusch ③	73 dB (A)	72 db (A)
Steuer	38 Monate frei/211 Mark	34 Monate frei/238 Mark
Versicherung	1294 Mark	1382 Mark
Inspektionskosten	200–380 Mark	270–450 Mark
Grundpreis	36 500 Mark	32 275 Mark

① Anhängelast gebremst, ② Beschleunigung im 4./5. Gang, ③ bei 100 km/h im 4. Gang

www.vw-golf-country.de