Ein Golf für's Gelände

Die Techniker des Volkswagenwerkes können, wenn es darum geht ein ganz besonderes Auto zu bauen, aus dem Vollen schöpfen. Der riesige Werksbaukasten eröffnet ihnen Möglichkeiten, von denen Profi-Customizer ebnso träumen wie jeder Hobbybastler. Darüberhinaus verfügen sie über technische Hilfsmittel, die für Privatleute so unerreichbar bleiben dürften wie die finanziellen Möglichkeiten des Konzerns.

Unter Berücksichtigung dieser Voraussetzungen verknüpft man natürlich höhere Erwartungen als sonst mit einem solchen Werks-Bastelprojekt. Im Falle des auf dem Genfer Automobilsalon vorgestellten VW-Golf-Synchro werden diese Erwartungen nicht enttäuscht.

Als Ausgangsbasis für den Geländegolf diente ein serienmäßiger Synchro mit vier Türen und einem 98 PS starken 1,8l Einspritzmotor. Der über Visco-Kupplung gesteuerte Allradantrieb konnte im Wesentlichen unverändert beibehalten werden.

Da man sich aber von der mittlerweilen recht verbreiteten Straßenlimousine mit Geländetauglichkeit entfernen wollte und das angestrebte Ziel ein richtiger Geländewagen war, der nur durch besonderen Komfort glänzen sollte, mußte man im Bereich des Fahrwerkes Veränderungen vornehmen, die nicht so einfach mit einem Griff in den VW-Baukasten zu lösen waren.

Unter dem Geländegolf befindet sich ein speziell für dieses Einzelstück angefertigtes, rahmenähnliches Distanzstück mit verschiedenen Befestigungspunkten für Radaufhängungen. Federbeine, Federn und Stoßdämpfer mußten wie auch Bestandteile der Lenkung den neuen Entfernungen zwischen Rädern und Karosserie angepaßt werden. So wuchs die Bodenfreiheit um ganze 6cm. Die komplette Fahrzeughöhe weicht nun sogar um 12cm von der Serie ab, wodurch der Golf auch optisch einen deutlichen Geländewagen-Touch bekommt.

Ein Golf für's Gelände

Vor allem die Insassen kommen in den Genuß eines völlig neuen Golf-Feelings, da man aus der logischerweise auch um 12cm höhern Sitzposition bequem auf andere "Golfer" herabblicken kann. Die bessere Übersicht, die einer vorausschauenden Fahrweise sehr entgegenkommt, würde sicher so manchen begeistern, der mit einer besseren Straßenlage ohnehin nicht sonderlich viel anzufangen weiß. Der deutlich höher liegende Schwerpunkt bedingt leider auch Verluste an Straßenlage, wie sie ein sportlicher Fahrer wohl nicht in Kauf nehmen möchte.

Dennoch gibt sich der Golf-Geländewagen sehr sportlich. Auf seinen 6JX15 Alufelgen befinden sich Reifen der Dimension 195/60/15, die ja auch bei vielen Käferfahrern große Beliebtheit genießen. Für eine ausreichende Abdeckung der Räder sorgen die vom GTI her bekannten schwarzen Kotflügelverbreiterungen aus Kunststoff.
Weniger sportlich wirkt der vor der vorderen, serienmäßigen Golf-Stoßstange angebrachte Rammbügel, der stark an DKW-Munga und VW-Iltis erinnert. Er dient nicht nur zur Aufnahme zusätzlicher Scheinwerfer sondern trägt auch einen stabilen Auffahrschutz, der im extremen Gelände Ölwanne und Fahrwerksteile vor Beschädigungen schützt. Besser gelungen ist die Gestaltung der Heckpatrie.

Hier ist der Rammschutz an der Stoßstange befestigt und trägt wie dies für Geländewagen typisch ist, ein Reserverad das, wäre es an der eigentlich dafür vorgesehenen Stelle angebracht, die Kennzeichentafel verdecken würde. Daher wurde sie unter dem Stoßfänger befestigt und mit der Nummernschildbeleuchtung des VW LT ausgerüstet. Das Volkswagenwerk will mit diesem Einzelstück das Publikumsinteresse testen. Eine Serienproduktion wird vorläufig nicht ausgeschlossen. Leider ist nicht in Erfahrung zu bringen, zu welchem Preis es möglich wäre, den komfortablen Geländeflitzer anzubieten. Da der Seriengolf nicht gerade ein Billigauto ist, steht zu befürchten, daß eine Off-Road Variante gegen die Japanische Konkurrenz chancenlos ist.
Schade eigentlich.