

Unterwegs über Stock und Stein mit Top-Allradtechnik: der neue VW Amarok
Viel Platz vorn, bekannte Instrumente und Bedienung



VW Amarok



Wolf im Golfspelz

Optisch ein Riesen-Golf, technisch fast ein Touareg, nützlich wie ein Pritschenwagen: Der Amarok weckt Lust auf Abenteuer bei der Arbeit.

Wolfgang Schreiber, Chef von VW Nutzfahrzeuge, weiß um die Schwere der Aufgabe: „Ein völlig neues Auto in einem völlig neuen Segment, da muss man alles richtig machen.“ Der Pick-up Amarok, ein Wald- und Wiesenauto von echtem Schrot und Korn, pflügt durch unwegsames Neuland für VW. VW Saveiro in Südamerika, einst der Caddy Pick-up in Europa (eigentlich ein Skoda), das war die Matchbox-Fraktion unter den Pick-ups. Dann war da der Taro. Vor gut zwei Jahrzehnten entsprang er einer unglücklichen Kooperation mit Toyota. Ein Pick-up, verstaubt im Hinterhof der Automobilgeschichte. Heimisch war VW in dieser Liga nie.

Nun aber drängt VW mitten hinein ins pralle Leben in der Liga erwachsener Pick-ups, mit gut 5 m Länge und rund einer Tonne Nutzlast. Jetzt kurvt der Amarok ebenso durch die Pampa seiner argentinischen Heimat wie durch die niedersächsische Tiefebene. Ob Braunschweig oder Buenos Aires, Anden oder Alpen, Kapstadt oder Kaiserslautern – im neuen Amarok rollen Gewerbetreibende ebenso wie private Showmaster hoch aufgeschossen vor. Ein Hauch von Abenteuer fährt serienmäßig mit. Man könnte, wenn man wollte, die zugestaute Autobahn verlassen und allradunterstützt querfeldein zum Ziel hoppeln. Gern mit Baumaschine im Schlepptau. Oder im

Winter durch den Schnee stieben, dem Rest der Welt die Bordwand mit dem großen VW-Zeichen zeigen. Die Baseballkappe aufsetzen und, den Ellenbogen auf der Fensterbrüstung lagernd, den Geschmack von Freiheit und Abenteuer in den Baugruben von Buxtehude bis Berchtesgaden auskosten.

Man könnte, wenn man wollte. Und der Amarok kann. Er ist eine Art Touareg fürs Grobe, ackert sich beladen Steigungen von 45 Grad hinauf, die man sich zu Fuß nicht zutrauen würde. Kraxelt verblüffend behände mit 25 cm Bodenfreiheit über Stock und Stein. Wühlt sich durch tiefste Löcher, verschränkt dazu

die Achsen auf abenteuerliche Weise und hebt dabei wie ein richtiger Rüde ab und zu ein Bein. Für milde Einsätze auf der Straße gibt es ihn mit Heckantrieb. Für die Fahrt zum Straßencafé einen permanentem Allrad, geborgt von Audi, ausgestattet mit Torsen-Differenzial. Stiefelträger und Leute mit Arbeitshandschuhen wählen die Ausführung mit zuschaltbarem Allradantrieb. Da steckt zwischen Vorder- und Hinterachse eine zupackende Klauenkupplung, ergänzt von einer zusätzlichen Achsuntersetzung im markigen Verhältnis 2,7:1 für die harte Tour. Wer überdies die mechanische Sperre an der Hinterachse ordert und vorn die serienmäßige elektronische Differenzialsperre werkeln lässt, den bringt nichts und niemand von seinem Pfad ab.

Zumal der Amarok Feinheiten im Gepäck mitführt, die seine rustikalen Pickup-Kollegen nicht kennen. Er macht dem Fahrer das Anfahren an steilsten Steigungen mit einer Rückrollsperrle leicht. Unterstützt ihn per Offroad-ABS auf losem Untergrund mit kurzen Bremswegen. Geleitet den Steuermann mit Bergabfahrassistent ohne jeden Tritt auf Gas und Bremse über steilste Rampen gelassen zu Tal. ESP ist an Bord, ASR, eine Motor-Schleppmomentregelung und Anhänger-ESP. Allradtechnik, die üblicherweise edlen Geländewagen vorbehalten ist.

VW tritt mit 100.000 Amarok per anno eher bescheiden auf. Dabei deutet Schreiber Kampfpreise an, man wird sich an Toyota orientieren. Unter 30.000 Euro soll's in Deutschland losgehen. Hier startet der Amarok im Sommer nach seiner Einführungsrunde in Südamerika.

Ein optischer Aufreger ist der Amarok nicht, er muss mit anderen Werten überzeugen. Etwa dem stämmigen Leiterrahmen als Rückgrat, zugeliefert von Spezialist Dana. VW setzt auf Stabilität. So einer schleppt gut eine Tonne Nutzlast und hat Platz für eine Palette quer zwischen den Radkästen der ausladenden Pritsche, sofern der Staplerfahrer gut zielt. Damit der es einfacher hat, ist eine um 180 Grad abklappende Bordwand ohne Stoßfänger-Mittelteil in Vorbereitung. Ebenso eine Galerie und weiteres zulassungsrechtliche Zubehör. Will der Amarok-Eigner die Ladefläche mit 90 Grad geklappter Bordwand verlängern,

trägt sie doch 250 kg. Sollte die Fläche nicht reichen, schleppt der Amarok Anhänger bis 2,8 t. Das maximale Zuggewicht beläuft sich auf 5,5 t. Bei all dem ist das letzte Wort noch nicht gesprochen, VW kann bei Bedarf zulegen.

Bereits oben fängt die Motorisierung

an: Der TDI mit Biturbo und 2 l Hubraum aus dem Transporter treibt den Amarok an, ein Kontrast zu den üblichen üppigen Vierzylindern in diesem Segment mit 2,5 bis 3,0 l Hubraum. Vom vermeintlich zart gebauten Triebwerk wird man die Pickup-Profis überzeugen müssen. Vielleicht so: 120 kW (163 PS) Leistung, 400 Nm Drehmoment und Euro 5 heißen die Eckdaten. Da kann sich VW zugunsten niedriger Verbrauchswerte (im Schnitt sensationelle 7,8 l/100 km) eine ellenlange Gesamtübersetzung gönnen. In Verbindung mit dem 2 t schweren Amarok entpuppt sich der TDI prompt subjektiv als Kaltblüter. Die angekündigte schwä-

Bedienungselemente entsprechen der großen VW-Familie. Zumindest in der ersten Reihe geht es sehr geräumig zu, die Materialanmutung ist auf dem guten Niveau von Caddy und Transporter. In großen Fächern sammeln sich Getränke und Notrationen für die Ausflüge des Handwerkers auf die Großbaustelle.

Ebenso darf die Fahrt auf der Straße gern etwas länger dauern, denn das Fahrwerk reagiert milder als von anderen Pick-ups gewohnt. Der Amarok beweist, dass man eine blattgefederte starre Hinterachse gekonnt abstimmen kann. Dabei handelte es sich beim gefahrenen Schnuppermodell nicht einmal um die Ausführung mit Komfortfederung und etwas dezenterer Nutzlast, die VW der Yuppiefraktion anbietet. Auch die Lenkung arbeitet manierlich, dank breiter Spur stemmt sich der Pickup stabil in die Kurven.

Zunächst nur als Doppelkabine im Programm, haben im Fond drei Fahrgäste



chere Variante mit 90 kW (122 PS) Leistung und 340 Nm ist deshalb ein Fall für reine Kurzstrecken.

In jedem Fall portioniert ein Sechsganggetriebe die Leistung, es agiert indes sperrig. Voraussichtlich in zwei Jahren legt VW nach, denn „so ein Auto braucht eine Automatik“, schätzt Schreiber. Noch ist nicht entschieden, ob Wandlerautomat oder DSG-Getriebe. Damit wäre der Amarok reif für Nordamerika, das er zunächst weiträumig umkurvt.

Schon jetzt fühlt sich der Fahrer auf Antrieb zu Hause. Handfeste Türgriffe und ein dicker Schaltknopf unterstreichen die Robustheit des VW. Das Lenkrad stammt aus dem T5; Instrumente und

Platz. Alternativ dazu Gepäckstücke oder Arbeitsutensilien, die man nicht gerne offen spazieren fährt. Lehne und Sitzfläche sind klappbar, der Mechanismus wirkt etwas improvisiert.

Der Wolf im Golfspelz – Amarok bedeutet in der Eskimosprache Wolf – bietet die Chance, Pick-ups in Mitteleuropa zur Popularität zu verhelfen. „Wir hatten nur eine Chance: den Amarok so gut zu machen wie möglich“, fasst VWN-Chef Wolfgang Schreiber zusammen. Und der Pickup von VW ist verflüxt gut geworden, transportiert das Ego des Fahrers ebenso wie reale Frachten souverän über die Hindernisse des Arbeitsalltags.

RANDOLF UNRUH