



Gut getarnter Waldläufer:
Der neue VW Amarok im Tarnkleid.
Für markentypische Details
muss man sehr genau hinschauen.

EIN PICKUP, ZWEI ELTERN

Neuer VW Amarok: Noch dreht er abgeklebt seine Runden. Entwickelt und gebaut wird der neue Pickup zusammen mit Ford. Wir haben schon mal genau hingeschaut.

Patchwork-Familien gibt es nicht nur im Privatleben, sie haben vor allem bei leichten Nutzfahrzeugen Hochkonjunktur. Mit Volkswagen Nutzfahrzeuge und Ford entwickeln zurzeit zwei Eltern eine komplette Großfamilie. Und jetzt darf man rätseln, ob VW beim neuen Amarok die Rolle von Vater, Stiefmutter oder Tante übernimmt und Ford jene einer Leihmutter. Verwandtschaftsverhältnisse sind manchmal kompliziert. Sei's drum:

Jüngste Sprösslinge der ehelichen Zweckgemeinschaft sind Pickup-Zwillinge. Entwickelt unter Federführung von Ford in Australien, aber mit erkennbarem Einfluss von VW.

Über die Sprüche können die Gestalter rund um Designchef Albert Kirzinger vermutlich nicht mal mehr müde grinsen: Ausgerechnet in der Daimlerstraße ist die Designabteilung von Volkswagen Nutzfahrzeuge in Wolfsburg angesiedelt. Daimler – das war der Konzern, der sein

Pickup namens X-Klasse trotz tatkräftiger Unterstützung durch eine Nissan-Plattform und entsprechende Werke schon nach drei Jahren wieder beerdigt hat. VW hat länger durchgehalten: Seit einem Dutzend Jahren läuft der Amarok vom Band. Mit 830.000 Einheiten ist der Erfolg indes nicht gar so groß, wie er zurzeit dargestellt wird. Und ohne die Kooperation mit Ford würde Chefdesigner Albert Kirzinger jetzt keinen Amarok II erklären.



Zum Kippen zu schade: Bei Testfahrten gerät der neue Amarok in heftige Schräglage.



Da wetzt er durch den Sand, mit angetriebenen Hinterrädern, zuschaltbarem oder permanentem Allradantrieb.

Erfolgreiche Partnerschaft

Die Amerikaner können Pickup: Der wuchtige F-150 ist seit Jahrzehnten das meistverkaufte Auto Nordamerikas. Der kleinere Ranger dominiert seine Liga in Europa mit 40 Prozent Anteil. Ford schüttelt ihn jährlich 100.000-fach aus dem Ärmel, in drei Werken in den USA, in Thailand und Südafrika. Das wird auch die Heimat des nächsten Amarok.

Warum die Mühe um dieses in Mitteleuropa doch etwas exotische Segment?

Vertriebschef Lars Krause argumentiert mit Emotionen: „Wir wollten einfach wieder einen Amarok.“ Punkt. Oder besser: Ausrufungszeichen. Und wenn der Pickup Amarok heißt, dann muss es trotz Kooperation ein VW sein. Nun kommt wieder Albert Kirzinger ins Spiel. Die Nase des Pickups ragt hoch auf, zu diesem VW sollte man respektvoll „Sie“ sagen. Trotz aller Verkleidungen ist ein eigener Stil mit einer x-förmigen Grundstruktur zu erahnen. Dazu gibt's serienmäßig von

Trotz aller Verkleidungen ist ein eigener Stil mit einer x-förmigen Grundstruktur zu erahnen. Dazu gibt's serienmäßig von vorne bis hinten LED-Lampen.

vorne bis hinten LED-Lampen. Nun bitte genau hinschauen, hier Amarok, dort Ford: Kein Blechteil ist identisch. Motorhaube, Kotflügel, Türen, selbst die Seitenteile der Pritsche und deren hintere Bord-



Hinter dem Steuer des neuen Amarok: Noch ist viel abgedeckt, aber typische VW-Bedienungselemente sind zu erkennen.



Designer Albert Kirzinger (links) beschreibt lebhaft die aerodynamisch günstige Luftführung durch die Stylingbar des neuen Amarok.

wand – alles VW. Als Gleichteile bleiben übrig die Scheiben und das Dach. Und alles was nicht sichtbar ist, der Rohbau also, das Gerippe unter der Blechhaut. Macht zusammen 5,35 m Pickup, also zehn Zentimeter mehr als der Vorgänger. Das Wachstum kommt der Pritsche zugute. Auch den bisher eingepferchten Hinterbänklern, dem Radstand von 3,27 m sei Dank.

Komfortabel, effizient, praktisch

Geplant ist eine viertürige Doppelkabine, für einzelne Länder auch ein kurzes Fahrerhaus. Die Pritsche fasst Europaletten

Unter der Motorhaube arbeitet wahlweise ein Vierzylinder-Dieselmotor mit zwei Liter Hubraum oder ein Dreiliter-Sechszylinder. Die Triebwerke stammen von Ford.

quer, verankert mit stabilen Zurrösen. Überspannt vorne von einem aerodynamisch geformten Bügel, der Stylingbar. Sie ist mehr als ein Zierelement, wie Designer Kirzinger erklärt, denn sie lenkt den Luftstrom über die offene Box der Pritsche hinweg zum Heck. Auch ein

Pickup hat ein Recht auf Aerodynamik und die Pflicht zu einem möglichst niedrigen Kraftstoffverbrauch. Die Zuladung beläuft sich auf 1,2 t, mehrere Motor-Getriebe-Kombinationen dürfen 3,5 t Anhängelast ziehen.

Bitte einsteigen: Die Türgriffe stammen innen wie außen vom großen Bruder F-150. Und mal fix die Tarnung beiseite geklappt: Der Blick fällt auf VW-Instrumente, auf ein Multifunktionslenkrad mit klassischen Tastenfeldern, auf VW-Hebel, einen großen Bildschirm in Wagenmitte, den auch der Ranger kennt, aber etwas anders angeordnet. Und auf eine Handvoll Direktwahltasten einschließlich Drehregler für die Radiolautstärke. Sie können's also doch noch bei VW, Armaturentafeln mit eingängiger Bedienung. Kirzinger spricht von „maschinenhafter Gestaltung“. Es wird also norddeutsch-geradlinig und bedienungssicher zugehen.

Variantenreich

Unter der Motorhaube arbeitet wahlweise ein Vierzylinder-Dieselmotor mit zwei Liter Hubraum oder ein Dreiliter-Sechszylinder. Die Triebwerke stammen wie der gesamte Antriebsstrang von Ford, sonst ergäbe die Zusammenarbeit wenig Sinn. Schauen wir also mal über den Zaun und entdecken im neuen Ranger Schalt- und Automatikgetriebe mit sechs Gängen sowie eine Zehngang-Wandlerautomatik. Dies alles wird verknüpft mit Hinterradantrieb, mit einem zuschaltbaren oder einem permanenten Allradantrieb. Und ein E-Antrieb? Da schmunzeln die VW-Fachleute, der Amarok steht schließlich erst vor dem Beginn seiner Karriere.

So rustikal er auftritt, so feingeistig sind seine Assistenzsysteme: Mehr als 30 von ihnen können den Fahrer unterstützen. Obendrein werden Käufer aus fünf Ausstattungsvarianten wählen, dem schlichten Amarok ohne Zusatzbezeichnung und den höherwertigeren Modellen Amarok Life und Style. Obendrauf setzt VW den deftigen Amarok Pan Americana und den schicken Amarok Aventura.

Markteinführung ist Ende 2022, daher verschwindet der gut getarnte Amarok wieder hinter Mauern und Zäunen. Vielleicht ist bald wieder Elternsprechtag, ob nun in Wolfsburg, Südafrika oder dem Ford-Entwicklungsstandort in Australien.

SPANNENDE INSIDER-NEWS

aus der Welt der Nutzfahrzeugbranche

 Podimo

 deezer

 audible
an amazon company

 Google Podcasts



Erfahren Sie in unserem neuen
KFZ-Anzeiger-Podcast,
worüber die Branche gerade spricht:

**Nachhaltigkeit, greenlogistics,
alternative Antriebe, technische
Neuheiten - Themen, die die Branche
in Bewegung halten.**



**Akteure aus Industrie und Transport-
wesen mit uns im Gespräch**

Regelmäßig laden wir die führenden Branchen-
Spezialisten aus den unterschiedlichsten
Bereichen zu uns ein, um mit ihnen über die
neuesten Themen zu diskutieren.

**KFZ
anzeiger**



Stünings GmbH