



Hungriger Wolf

Mit dem Amarok will Volkswagen Nutzfahrzeuge das Segment der Eintonnen-Pick-ups aufmischen.

In Nord- und Südamerika, aber auch in Australien, Afrika und Asien sind Pick-ups als flexibel einsetzbares Freizeit- und Nutzfahrzeug sehr beliebt. Kein Wunder, dass der neue, in Argentinien vom Band laufende Amarok in der globalen Wachstumsstrategie des VW Konzerns eine sehr wichtige Rolle spielt.

Aber auch in Deutschland sieht man für dieses bislang von Nissan Navara und Co. geprägte Segment durchaus Potenzial. Und wenn VW in ein Segment einsteigt, ist davon auszugehen, dass es wächst und Käufer aus anderen Lagern zur Marke überlaufen.

Zum Marktstart Mitte September gibt es den 5,25 Meter langen Amarok vorerst nur als viertürigen DoubleCab. Eine zweitürige SingleCab-Version mit entsprechend längerer Ladefläche folgt bis Mitte 2011.

VW Amarok

Modell	2.0 BiTDI (4x2)	2.0 BiTDI (4x4*)
Motor/Hubraum (cm³)	R4/1.968	R4/1.968
Leistung (kW/PS/min)	120/163/4.000	120/163/4.000
Drehmoment (Nm/min)	400/1.500	400/1.500
L x B x H (mm)	5.254 x 1.944 x 1.834	
0–100 km/h (s)	10,8	11,1
Spitze (km/h)	182	181
Normverbr. (l/100 km)	7,6 D	7,8 D
CO ₂ -Ausstoß (g/km)	199	206
Preis (netto/Euro)	ab 24.300	ab 25.920

* Werte und Preis gelten für Version mit permanentem und zuschaltbarem Allradantrieb

Wahlfreiheit besteht dagegen von Beginn an in Sachen Kraftübertragung. Im Angebot: permanenter Allradantrieb, zuschaltbarer Allradantrieb und Hinterradantrieb.

Für den harten Einsatz am besten geeignet: Die Version mit zuschaltbarem Allrad, die sich der weit verbreiteten Lösung mit Verteilergetriebe und Klauenkupplung bedient und per Tastendruck für einen starren Durchtrieb zwischen den Achsen sorgt. Zusätzlich wartet sie mit einer Geländereduktion für das präzise schaltbare Sechsganggetriebe auf. On top gibt es zudem optional (565 Euro) eine mechanische Differenzialsperre für die Hinterachse. So konfiguriert kann den Amarok im Offroadeinsatz eigentlich kaum etwas in Verlegenheit bringen.

Ebenfalls ideal für den gewerblichen Einsatz ist die Grundversion der drei erhält-

lichen Ausstattungslinien. Stoßfänger, Spiegel und Griffe bleiben bei ihr unlackiert, Fensterheber, Türverriegelung und Spiegelverstellung werden manuell bedient und die ansonsten obligatorischen Kotflügelverbreiterungen und Breitreifen bleiben außen vor. Offroad-ABS, ESP mit Gesspannstabilisierung, Bergabfahrassistent, Fahrer- und Beifahrerairbag, sowie Seiten-/Kopfairbags vorn gehören jedoch auch bei ihr zur Serienausstattung.

Ebenfalls erfreulich: das prima Platzangebot in der fünfsitzigen Doppelkabine. Besonders vorn sitzt man auf den großzügig dimensionierten und höhenverstellbaren Vordersitzen ausgesprochen bequem. Das Interieur bietet zahlreiche Ablagemöglichkeiten, Ergonomie und Bedienbarkeit geben keinen Anlass zur Kritik. Auch die Materialauswahl ist mehr als ansehnlich. Alternativ zum Teppichbelag steht aufpreisfrei ein strapazierfähiger und leicht zu reinigender Kunststoffboden zur Verfügung.



In der Basisversion fehlt der edle Chromzierat.

„Best in Class“ heißt es in Sachen Ladefläche. 1,56 Meter Länge und 1,62 Meter Breite sind genauso konkurrenzlos wie die niedrige Ladekantenhöhe von 780 Millimetern. Dazu kommt eine Breite von 1,22 Metern zwischen den Radkästen. Sie erlaubt es, eine Europalette platzsparend quer zu laden. Ein Novum im Segment der Eintonnen-Pick-ups.

Die Zuladung beträgt je nach Version bis zu 948 Kilo, in der für den 4x2 und 4x4 mit zuschaltbarem Allradantrieb aufpreisfrei erhältlichen Heavy-Duty-Version (zul. GG 3.040 statt 2.840 kg) sogar bis zu 1.160 Kilo. Bei allen Varianten einheitlich: die maximale Anhängelast von 2,8 Tonnen.

Antriebsseitig beschränkt sich das Angebot vorerst auf einen 2,0-Liter-Bi-Turbodiesel mit 163 PS und 400 Nm. Er läuft leise, kraftvoll und begeistert mit gleichmäßiger Kraftentfaltung. Gleichzeitig glänzt der Euro-5-Vierzylinder beim Verbrauch. So steht der 4x2 mit 7,6 Litern, der 4x4 mit 7,8 Litern „in der Liste“. Alternativ geht 2011 ein 122-PS-TDI an den Start, der sogar noch einen Tick (7,5 bzw. 7,6 Liter) sparsamer ist.

Typisch Pick-up: der große Wendekreis von fast 13 Metern. In Sachen Fahrkomfort und Fahreigenschaften vermittelt der Amarok dagegen gemessen an Pick-up-Maßstäben fast schon Pkw-Gefühl.

Fazit: Trotz des vergleichsweise hohen Preises muss sich die Konkurrenz in Acht nehmen. Denn: Beim Amarok hat alles Hand und Fuß! **MMD Af**