

ALLWETTER-ALLROUNDER

IN DER KOMBINATION ALLER DISZIPLINEN
SETZT DER **VW AMAROK** IMMER NOCH DIE
BENCHMARK



Wetterfest: Onroad zeigt sich der VW Amarok mit permanentem Allradantrieb auch bei Nässe sehr fahrstabil. Offroad bezwingt er durchaus gröbere Geländepassagen. Erst recht mit optionaler Differenzialsperre. Eigenschaften eines echten Allrounders.

*Worin liegt eigentlich das Erfolgsgeheimnis von Volkswagen? Einfach gesagt: in der treffsicheren Auswertung von Marktanalysen. Also im richtigen G'spür für Kundenbedürfnisse. Genau das bewies VW auch beim Einstieg ins Pick-up-Segment, das im Herbst 2010 durch den Amarok kräftigen Aufwind erfuhr. Zumal er sich rasch als **der** Allrounder schlechthin etablierte. Primär verdankt er das natürlich jener Variante, die innerhalb der breiten Amarok-Palette mit*

drei verschiedenen Antrieben über die besten Universaleigenschaften verfügt. Nämlich jener mit permanentem Allradantrieb und sogenannter „2+1-Trapez-Abwälfeder“. Erklärungsbedarf? Wird gleich gestillt!

Keine Frage: Auch Eigner eines geländetauglichen Pick-ups sind mindestens zu 90% auf Straßen und nicht abseits davon unterwegs. Manche sogar zu 100%. Jedenfalls in unseren Breitengraden. Diese Er-

kenntnis ist zwar nicht neu. Doch genau darauf beruht die Beliebtheit des VW Amarok mit kommodem Achtgang-Automatikgetriebe. Der Selbstschalter wird serienmäßig und ausschließlich mit dem besonders fahrsicheren permanenten Allradantrieb kombiniert – bzw. 4Motion-Antrieb, wie's im Marketingdeutsch von Volkswagen heißt. Die Hinterachse zeichnet eine Besonderheit aus: die besagte „2+1-Trapez-Abwälfeder“. Auch wenn sich's dabei um schlichte Blattfedern handelt. Dennoch sorgen sie für einen verhältnismäßig hohen Federungskomfort. ▶

Womit der Amarok in dieser Disziplin die Bestmarke setzt. Im Vergleich zu vielen – im wahrsten Wortsinn – harten Mitbewerbern.

Nachteil der 2+1-Blattfedern-Version: Der angenehme Fahrkomfort wird durch einen Kompromiss erkaufte, weil man Einbußen bei der Nutzlast hinnehmen muss. Konkret beträgt diese beim Amarok mit permanentem Allradantrieb zwischen 718 kg (Comfortline-Modell) und bescheidenen 591 kg (Topmodell Aventura). Tragisch? Zumindest nicht für jene, die mit solchen Nutzlasten das Auslangen finden, weil sie eher sperriges statt schweres Transportgut befördern. Und das dürften in der Pick-up-Szene gar nicht so wenige sein. Notfalls hilft die Anhängelast aus Verlegenheiten. Und die beträgt beim „Soft“-Amarok absolut konkurrenzfähige 3.500 kg. Wer dagegen mehr Wert auf eine höhere Nutzlast legt, kann sich für die optionale 3+2-Blattfedern-Version entscheiden, der man 143 kg mehr aufladen darf. Als Lastesel federt der Amarok dann aber ähnlich rustikal wie „seinesgleichen“.

LEISTUNG STEIGERN, KAUFPREIS SENKEN

Klarerweise wirkt sich der permanente Allradantrieb des Amarok auch aufs Fahrverhalten positiv aus. Gegenüber den mehrheitlichen Naturburschen im Pick-up-Segment, die über zuschaltbare Allrad-



! Auf Antrieb vertraut: Der Amarok glänzt noch mit einem klassischen VW-Cockpit, dessen Bedienung keinerlei Rätsel aufgibt. Beim Thema Assistenzsysteme ist er aber gegenüber jüngeren VW-Modellen nicht mehr auf der Höhe der Zeit.

antriebe verfügen, reagiert der VW weit- aus verbindlicher auf Kursbefehle seiner präzisen Lenkung. Daran ändern auch die „simplen“ Blattfedern der gattungstypisch starren Hinterachse nichts. Alles eine Frage der Abstimmung. Und die ist beim Amarok ausgezeichnet gelungen. Kein anderer Pick-up lässt sich so dynamisch und nahezu neutral durch enge Kurven zirkeln. Dafür mangelt's auch nicht an ausreichend Power: Vor allem der stärkste Motor, der Dreiliter-V6-Diesel mit 258 PS, bietet souveräne Fahrleistungen. Zumal er sein maximales Drehmoment von 580 Nm bereits ab 1.400 U/min ent-

wickelt. Durch eine Overboost-Funktion lässt sich die Leistung kurzzeitig sogar auf 272 PS steigern.

Senken lässt sich hingegen beim – freilich vorsteuerabzugsfähigen – VW Amarok der Anschaffungspreis. Und zwar bis zum 28. Juni 2019. Bis dahin gewährt der heimische Importeur einen Lagerbonus von 2.500 Euro (resp. tausend Euro bei „Entry“-Modellen). Gültig ist die Aktion, wie der Name schon sagt, für auf Lager befindliche Neuwagen. Beim VW-Nutzfahrzeuge-Händler erfährt man mehr.

! Solche Ausfahrten gehören freilich zu den leichten Übungen. Auch mit der 8G-Automatik, die über einen verkürzten Anfahr- gang für den Offroad-Einsatz und für den Anhängerbetrieb ver- fügt. Im Bild ein Amarok mit Hardtop samt Schiebefenstern.

! Wer bietet mehr? Der Amarok offeriert Wahlmöglichkeiten für jeden Einsatzzweck: entweder mit reinem Heckantrieb oder mit zuschaltbarem oder permanentem Allradantrieb. Noch größer ist damit das Spektrum an Nutz- und Anhängelasten.

