
Vorstellung VW Amarok: Premium-Pick-up mit US-Genen

Von Frank Wald

Volkswagen hat einen neuen Amarok vorgestellt. Und auch, wenn die Nutzfahrzeug-Tochter ihre erste Pick-up-Generation in den vergangenen zwölf Jahren weltweit mehr als 830.000 Mal verkaufen konnte, ist das nicht selbstverständlich. „Die Investitionen für so ein Fahrzeug sind sehr kostenintensiv“, sagt VWN-CEO Carsten Intra bei der heutigen digitalen Weltpremiere. Deshalb entwickelten die Hannoveraner zusammen mit Ford eine gemeinsame Plattform, auf der bereits Ende 2021 der Ranger in das Rampenlicht rollte. Doch alles, was man sehen und anfassen kann, sei ein Volkswagen, so Carsten Intra.

Dass solche kostensparenden Verbindungen nicht immer von Erfolg gekrönt sein müssen, zeigt das jüngste Beispiel Mercedes-Benz X-Klasse, eine luxuriös aufgepeppte Adaption des Nissan Navarra, die sang- und klanglos wieder vom Markt verschwand. Selbstbewusst bezeichnet nun Volkswagen Nutzfahrzeuge seinen neuen Amarok als „Premium-Pick-up“, der im September auf der heimischen Nutzfahrzeug-IAA in Hannover die offizielle Weltpremiere erleben und Ende des Jahres zu den Händlern rollen soll.

Entworfen und entwickelt wurde die zweite Generation in Deutschland und Australien, neben Südafrika, wo der Amarok gebaut wird, einer der Hauptabsatzmärkte für den Pick-up. Mit 5,35 Meter ist er knapp zehn Zentimeter länger als der Vorgänger, der Radstand wuchs sogar um mehr als 17 Zentimeter auf 3,27 Meter. Daraus ergeben sich nicht nur mehr Platz und eine größere Ladefläche, sondern auch kürzere Überhänge und damit dank größerer Böschungswinkel eine verbesserte Geländetauglichkeit. Auch die deutlich gesteigerte Wattiefe von 500 auf 800 Millimeter lässt den Amarok nun deutlich tiefere Furten und Flussbette durchqueren.

„Eine echte Fahrmaschine“, schwärmt Volkswagen Nutzfahrzeug-Designchef Albert Kirzinger beim Anblick der in die Breite gezogenen Frontpartie mit hoch aufragender Motorhaube und horizontalen Kühlergrill-Querspangen, in denen in allen fünf Ausstattungsvarianten LED-Scheinwerfer integriert sind. In den höheren Versionen „Style“, „PanAmericana“ (Offroad-Styling) und „Aventura“ (Exklusiv-Styling) kommt serienmäßig auch LED-Matrix-Licht zum Einsatz. Unter den Querspangen geht die Kühlergrillmaske je nach Ausstattung in eine weitere horizontale Ebene der Frontpartie oder – im Fall der beiden Topvarianten – in ein X-förmiges Design über. Oberhalb der Nummernschild-Halterung ist der Schriftzug Amarok eingeprägt.

Auf den Markt kommen wurde der neue Amarok mit viertüriger Doppelkabine (DoubleCab) und zweitüriger Einzelkabine (SingleCab). Ein typisches Amarok-Designmerkmal in der Silhouette beider Versionen sind die erneut halbrunden Radläufe über den bis zu 21 Zoll großen Leichtmetallrädern, die im Gegensatz zu vielen anderen Pick-ups oben eine fast gerade Linie beschreiben und mit einem robusten Kunststoff verkleidet sind. Markant ist der neue Pick-up auch aus der Heckperspektive, bei der unterhalb des großen VW-Zeichens über die nahezu gesamte Breite der Ladeklappe der Schriftzug Amarok ins Auge springt, eingerahmt von C-förmigen Rückleuchten, die weit in die Silhouette hineinreichen.

Das Interieur zeigt eine Mischung aus digitalen Funktionen und analogen Tasten respektive Dreh-Drückreglern. So werden zum Beispiel die Lautstärke des Infotainmentsystems und die Einstellungen des Allradantriebs über solche ausstattungsabhängig in Aluminium eingefassten Hardkeys gesteuert. Das Spektrum der Displays besteht aus digitalen 8-Zoll-Instrumenten und einem (der Ford Ranger lässt grüßen) senkrechten 10-Zoll-Tablet-Touchscreen (ab Style beide serienmäßig in 12-Zoll)

für das Infotainmentsystem. Luxuriös wird es in den beiden Topversionen, wenn serienmäßig Lederoptik mit Kontrastnähten für Instrumententafel, vielfach elektrisch einstellbare Ergonomie-Ledersitze oder ein Harman-Kardon Soundsystem einzieht. Dazu gibt es je nach Ausführung bis zu 20 neue Fahrassistenzsysteme, wie etwa die automatische Distanzregelung, sowie sechs verschiedene Fahrprofile.

Neben Premium kann der neue Pick-up aber auch ordentlich zu- und aufpacken. Wie beim Vorgänger bietet die Ladefläche zwischen den Radkästen Platz für eine quer eingeladene Europalette, die SingleCab-Version kann sogar zwei davon aufnehmen. Verzurrt wird die Ladung über Ösen auf der Ladefläche, die jeweils mit bis zu 500 Kilogramm belastet werden können. Analog dazu stieg die maximale Zuladung von gut einer Tonne auf nun 1,16 Tonnen. Die so genannte Cargo-Box kann zudem neben einem manuellen mit einem elektrisch betätigten Rollo gesichert werden, das sich an der Cargo-Box selbst, im Fahrzeuginneren oder ferngesteuert über den Fahrzeugschlüssel öffnen und schließen lässt. Darüber hinaus gibt es für die Ladefläche Features wie ein Bike-Halter, ein multifunktionales Trägersystem oder auch ein Hardtop, mit dem sich der Pick-up quasi in ein SUV mit dem Ladevolumen eines Vans verwandelt. Die maximal Anhängelast liegt je nach Antrieb bei bis zu 3,5 Tonnen.

Apropos Antrieb: Fünf Motoren bietet VW für seinen neuen Amarok, wobei nur drei davon in Deutschland zu haben sein werden. Der Vierzylinder-Basisdiesel mit 150 PS (110 kW) wird nur in Afrika eingesetzt und auch der 2,3-Liter-Turbobenziner aus dem Ford-Regal mit 302 PS (222kW) sei „speziell für klassischen Benzinermärkte konzipiert“. Deutschland ist nach der Logik offensichtlich immer noch Diesel-Land, weshalb es hier mit dem 2-Liter-TDI mit 170 PS (125 kW) los geht. Darüber rangiert der Biturbo-Vierzylinder mit 204 PS (150 kW) sowie als vorläufige Topmotorisierung ein 3,0-Liter-V6-Diesel, der in der EU-Variante 241 PS (177 kW) und 600 Nm Drehmoment auf die Straße bringt. Serienmäßig im V6 verbaut sind außerdem der Allradantrieb sowie die von Ford bekannte Zehngang-Automatik, die optional auch für den stärkeren Vierzylinder-TDI angeboten wird. Standard sind manuelle 5- oder 6-Gang-Getriebe sowie eine 6-Gang-Automatik.

Obwohl VW sich gerade gerne als Pionier der Elektromobilität präsentiert, spielt das Thema Elektrifizierung beim Amarok offenbar zurzeit keine Rolle. „Wir orientieren uns da an der Kundennachfrage“, sagt Nutzfahrzeuge-Vertriebschef Lars Krause und gibt zu bedenken, dass „wir hier über ein globales Fahrzeug reden“. Und in vielen Märkten der Welt sei weder die Elektrifizierung so weit vorangeschritten wie in Europa noch verlangten die Kunden danach. Auch das drohende Verbrenner-Verkaufsverbot in Europa schreckt ihn nicht: „Wir rechnen mit einer Laufzeit von zehn Jahren und können flexibel reagieren, wenn eine Elektrifizierung erforderlich wird.“ (Frank Wald, aum)

Bilder zum Artikel



VW Amarok "Panamera".

Foto: Autoren-Union Mobilität/VWN



VW Amarok "Panamera".

Foto: Autoren-Union Mobilität/VWN



VW Amarok "Panamera".

Foto: Autoren-Union Mobilität/VWN



VW Amarok "Panamera".

Foto: Autoren-Union Mobilität/VWN



VW Amarok "Aventura".

Foto: Autoren-Union Mobilität/VWN



VW Amarok "Aventura".

Foto: Autoren-Union Mobilität/VWN



VW Amarok "Aventura".

Foto: Autoren-Union Mobilität/VWN



VW Amarok "Aventura".

Foto: Autoren-Union Mobilität/VWN



VW Amarok "Aventura".

Foto: Autoren-Union Mobilität/VWN



VW Amarok "Aventura".

Foto: Autoren-Union Mobilität/VWN



VW Amarok "Aventura".

Foto: Autoren-Union Mobilität/VWN



VW Amarok "Aventura".

Foto: Autoren-Union Mobilität/VWN



VW Amarok "Panamera".

Foto: Autoren-Union Mobilität/VWN



VW Amarok "Panamera".

Foto: Autoren-Union Mobilität/VWN
