

VW-Nutzfahrzeuge: Immer häufiger mit Allrad

Von Frank Wald

Allradantrieb in einem Nutzfahrzeug? Klingt mehr als sinnvoll, bewegen sich die automobilen Lastesel, Handwerker- und Gewerbefahrzeuge oder Personen- und Freizeittransporter doch nicht selten in Umgebungen und Situationen, in denen Traktion, Zugkraft und Standfestigkeit gefragt sind. Auf Baustellen, Festivals oder Campingplätzen, aber auch bei Schneefall, Glätte oder Aquaplaning kommt man auf zwei angetriebenen Achsen einfach besser zurecht. Auch bei Volkswagen fahren Caddy, T-Baureihe und Pick-up Amarok immer häufiger auf allen Vieren.

So wurde von den insgesamt 477 000 ausgelieferten VW-Nutzfahrzeugen im vergangenen Jahr gut jedes fünfte Modell mit dem 4Motion genannten Allradantrieb ausgeliefert. Wobei es große Unterschiede in Modell- und Länderverteilung gibt. Beim Caddy beispielsweise beträgt der Allradanteil weltweit gerade einmal zehn Prozent, in Norwegen jedoch bis zu 60 Prozent. In der Schweiz ist mehr als jeder dritte (36 Prozent), in Österreich knapp jeder dritte (29,4 Prozent) Caddy mit 4x4-Antrieb unterwegs.

Ein ähnliches Bild zeigt die T-Baureihe, von der insgesamt im Schnitt 23 Prozent aller Transporter, Caravelle, Multivan und California als 4Motion-Versionen geordert werden. Auch hier liegt wieder Norwegen mit fast 83 Prozent ganz vorne, in der Schweiz und in Österreich fuhr fast jedes zweite Fahrzeug der T-Baureihe, in Deutschland dagegen nur jedes vierte Modell mit Allradantrieb vom Händlerhof. Den größten 4Motion-Anteil in der Verkaufsstatistik von VW Nutzfahrzeuge steuert indes der Amarok bei, der bislang in Europa nur mit permanentem Allradantrieb angeboten wird. Im Sommer soll noch eine heckgetriebene Variante folgen.

Jedoch ist Allradantrieb nicht gleich Allradantrieb. Die Art der Kraftverteilung variiert bei VW nach Karosserieform. In Caddy- und T-Baureihe regelt eine elektronische Lamellenkupplung je nach Fahrsituation in Sekundenbruchteilen das Wechselspiel zwischen Front- und Allradantrieb. Um Sprit zu sparen wird hier im Normalfall nur die Vorderachse angetrieben. Anders dagegen beim 2016 überarbeiteten Amarok, der mit zwei unterschiedlichen 4Motion-Systemen, einem permanenten Allradantrieb und einem zuschaltbaren System für den engagierten Offroad-Einsatz, angeboten wird. Im Fall des permanenten Allradantriebs verteilt ein zentrales Torsen-Differenzial die Motorkraft automatisch zwischen Vorder- und Hinterachse. Der zuschaltbare Allradantrieb dagegen setzt auf ein Verteilergetriebe und eine Klauenkupplung, um auf Tastendruck für starren Durchtrieb zwischen den Achsen zu sorgen. Beide Varianten fahren außerdem mit elektronischen Differenzialsperren, die per aktiven Bremseneingriff das einseitige Durchdrehen eines Rades verhindern und die Antriebskraft stets zu dem Rad mit der besten Traktion lenken.

Im Gelände halten den Amarok damit weder Wasserlöcher, ausgefahrene Schlammspuren noch Steigungen, die zu Fuß nur mit Ausrüstung zu erklimmen wären, auf. Den nötigen Durchzug dafür liefern neuerdings ausschließlich 3,0-Liter-V6-Diesels mit 150 kW / 204 PS oder 165 kW / 224 PS, die bis zu 550 Newtonmeter Drehmoment auf die Kurbelwelle wuchten. Dabei stets serienmäßig an Bord ist ein sanft und sorgfältig schaltendes 8-Gang-Automatikgetriebe.

In puncto Bedienung und Handling fährt sich der Pick-up damit wie ein klassischer SUV, mit leichten Abstrichen beim Fahrkomfort auf der Straße wegen der hinteren Starrachse mit Blattfederung. Jedoch ist das verhaltene Poltern schnell vergessen, wenn man dafür bis zu 3,5 Tonnen an den Haken nehmen darf oder der Amarok durch knöcheltiefe

Matsche zieht, während das integrierte Smartphone Wagners Ritt der Walküre über die Bordanlage einspielt. Dabei wühlt sich der Pritschenwagen auch dort weiter, wo Caddy und T-Baureihe, nicht zuletzt wegen ihrer geringeren Bodenfreiheit, passen müssen – vielleicht mit Ausnahme des Rockton, der speziell für den Offroad-Einsatz mit mechanischer Hinterachs-Differenzialsperre ausgerüsteten und drei Zentimeter höher gelegten T-Version, die nicht umsonst gerne von der Bundeswehr geordert wird.

Mitte des Jahres folgt für den Amarok außerdem eine V6-Einstiegsversion mit 120 kW / 163 PS, die dann wahlweise auch nur mit Hinterradantrieb angeboten wird. In Kombination mit einem 6-Schaltgetriebe soll es diesen Motor, ebenso wie die 204-PS-Variante, auch wieder mit zuschaltbarem Allradantrieb geben. Eine zusätzliche Geländereduzierung für das manuelle Getriebe ermöglicht hier extreme Kriechfahrten, was bei komplizierten Offroad-Passagen und starken Steigungen sehr hilfreich sein kann.

Bis dahin startet die Amarok-Preisliste in der Basisausstattung Comfortline ab 40 997 Euro, neben Allradantrieb und 8-Gang-Automatik immerhin schon mit Klima- und Audioanlage, Tempomat, Multifunktions-Lederlenkrad, Offroad-ABS, Bergan- und abfahrassistent, Start-Stopp-Automatik, Nebelscheinwerfern und Leichtmetallrädern. Ein bordeigenes Navigationsystem sowie USB- und Telefon-Schnittstelle samt Sprachbedienung besitzt die Canyon-Version im Offroad-Look (ab 45 374 Euro).

Höchste Ausstattungsstufe für den 204 PS starken Diesel ist die Highline (ab 48 963 Euro) inklusive Klimaautomatik, Lederpolster, Sitzheizung, Parkpilot mit Rückfahrkamera und Bi-Xenon-Scheinwerfer mit LED-Tagfahrlicht. Der stärkere Diesel wiederum ist nur als Highline (ab 49 766 Euro) oder in der Topversion Aventura (ab 55 371 Euro), zusätzlich mit Nappaledersitzen, Schaltwippen, Touchscreen-Navigation, 20-Zoll-Alurädern sowie beleuchteten Schwellerrohren mit integrierten LED-Spots und Trittbrettern zu haben. (ampnet/fw)

Daten: VW Amarok 3,0-I-V6 TDI BMT Highline

Länge x Breite x Höhe (in m): 5,32 x 1,95 (mit Spiegeln 2,23) x 1,83

Radstand (m): 3,10

Motor: V6-Diesel, 2967 ccm, Common Rail-Turbodiesel

Leistung: 165 kW / 224 PS bei 3000–4500 U/min

Max. Drehmoment: 550 Nm bei 1400–2750 U/min

Höchstgeschwindigkeit: 193 km/h

Beschleunigung 0 auf 100 km/h: 8,0 Sek.

ECE-Durchschnittsverbrauch: 7,8 Liter

CO₂-Emissionen: 204 g/km (Euro 6)

Leergewicht / Zuladung: min. 2078 kg / max. 842 kg

Laderaum, Fläche: 2,52 qm

Max. Anhängelast: 3500 kg

Wendekreis: 12,95 m

Wattiefe: 500 mm

Reifen: 255/60 R 18

Preis: 49 766 Euro

Bilder zum Artikel



Volkswagen Amarok 4Motion.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Volkswagen



Volkswagen Amarok 4Motion.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Volkswagen



Volkswagen Amarok 4Motion.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Volkswagen



Volkswagen Amarok 4Motion.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Volkswagen



Volkswagen Amarok 4Motion.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Volkswagen



Volkswagen T6 Rockton.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Volkswagen



Volkswagen T6 Rockton.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Volkswagen



Volkswagen T6 Rockton.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Volkswagen



Volkswagen Caddy Alltrak.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Volkswagen



Volkswagen Caddy Alltrak.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Volkswagen
