



Der Amarok überragt den auf 1,47 Meter geringfügig höher gesetzten Cross Polo um mehr als 37 Zentimeter und übertrifft in der Länge die 4,06 Meter der Limousine sogar um 1,20 Meter, während die Felgendurchmesser nur ein bis zwei Zoll größer sind.

NEU BEI VOLKSWAGEN: PICKUP AMAROK UND CROSS POLO

Zwei höchst unterschiedliche Fahrzeuge für Arbeit und Freizeit bereichern nun die Volkswagen-Palette: Nach erfolgreicher Markteinführung in Südamerika geht der Amarok als erster Pickup der Ein-Tonnen-Klasse eines europäischen Volumenherstellers auch in Deutschland an den Verkaufsstart. Hochmoderne, sparsame TDI-Motoren und Sicherheitsstandards auf Pkw-Niveau setzen neue Maßstäbe im Segment. Die zweite Generation des Cross Polo ist schon als viertes Modell der Baureihe im frisch-frechen All-Terrain-Look und mit kompromisslos guter Alltagstauglichkeit bereit.

Bei Volkswagen Nutzfahrzeuge wird außerdem der Crafter jetzt noch umweltfreundlicher und günstiger in den Unterhaltskosten: Zusätzlich zur erfolgreich eingeführten AdBlue-Technologie, die den Crafter BlueTDI um bis zu 0,9 Liter sparsamer macht, ist nun auch eine Start-Stopp-Anlage verfügbar. Einmal durch Knopfdruck aktiviert, schaltet sie den Motor ab, sobald das Fahrzeug ohne eingelegten Gang länger als drei Sekunden steht

und die Außentemperatur mehr als drei Grad beträgt. Durch den Tritt auf das Kupplungspedal wird der Motor sofort wieder gestartet – ohne Einbußen an Komfort und Alltagstauglichkeit. Das durchschnittliche Einsparpotential dieses neuen Systems liegt insgesamt bei ca. fünf Prozent weniger Verbrauch. Bei ausschließlichem Stadtverkehr kann die Sproitersparnis – je nach Einsatzart – aber auch bis zu 20 Prozent betragen. Bei geringer Ver-

kehrsdichte wird im urbanen Raum meist eine Durchschnittsgeschwindigkeit von 30 km/h erreicht und im Vergleich zu einer Fahrt mit konstanten 60 km/h steigt der Kraftstoffverbrauch bereits um rund 50 Prozent. Erhöhen sich die Stop-and-Go-Sequenzen, klettert der Verbrauch sogar leicht um das Doppelte! In dem Motor-Start-Stopp-Paket, das jetzt für alle Crafter BlueTDI mit Schaltgetriebe bestellbar ist, sind beim Crafter 30 und 35 ein Tempomat sowie eine Reifendruckkontrolle und ein Gurtwarner enthalten. Der Preis des Motor-Start-Stopp-Paketes liegt bei 570 Euro (ohne MwSt.) und stellt damit einen Preisvorteil gegenüber den einzelnen Optionen von 50 Prozent dar.

Start als DoubleCab

In Europa startet der Amarok mit viertüriger Karosserie als DoubleCab. Leichter Einstieg, großzügige Platzverhältnisse und viel Kopffreiheit kennzeichnen den Innenraum. Fahrer- und Beifahrer finden eine Armaturenanlage und ein Sicherheitskonzept auf bes-



tem Pkw-Niveau vor. Zu höhenverstellbaren Kopfstützen und Dreipunkt-Sicherheitsgurten auf allen fünf Sitzplätzen kommen neben Fahrer- und Beifahrerairbag auch seitliche Kopf-/Thorax-Airbags. Die Ladefläche der Doppelkabine ist mit 1,56 Meter Länge und 1,62 Meter Breite die größte der Klasse. Bei 1,22 Meter Abstand zwischen den Radkästen können erstmals bei einem Mittelklasse-Pickup Europaletten auch quer geladen werden. Die 78 Zentimeter hohe Ladekante und bis zu 1,15 Tonnen Nutzlast erleichtern den Transport großer Sport- und Arbeitsgeräte. Vier Verzurr-



Das Motor-Start-Stopp-Paket ist nach der AdBlue-Technologie ein weiterer Beitrag zur nochmals verbesserten Wirtschaftlichkeit des Crafter.



Komfort und Sicherheit auf gutem Pkw-Niveau garantieren Bedienelemente, Cockpit und Vordersitze des Amarok.

ösen in den Laderaumecken ermöglichen die sachgemäße Frachtgut-Sicherung. Bis zu 2,8 Tonnen gebremste Anhängelast erweitern die Transportmöglichkeiten zusätzlich. Noch mehr als die jetzt verfügbaren 2,5 Quadratmeter Ladefläche bietet die zweitürige Single-Cab-Version, die mit rund 60 Zentimeter mehr Ladelänge im ersten Halbjahr 2011 folgt. Benzinmotoren werden vorerst nur um südamerikanischen Wirtschaftsraum Mercosur (wo schon 25.000 Amarok bestellt wurden), in Südafrika und in Thailand angeboten. V6-Triebwerke hätten unter der stattlichen Haube auch Platz – ein Verkauf des Amarok in den USA oder in Kanada ist aber derzeit nicht geplant.

Zwei TDI-Motoren zur Wahl

Antriebsseitig setzt in Deutschland der 120 kW/163 PS starke Zweiliter-TDI mit Common-Rail-Direkteinspritzung und Bi-Turboaufladung ein Glanzlicht. Imponierenden 400 Nm maximalem Drehmoment stehen durchschnittliche Verbrauchswerte von 7,6 bis 7,9 Liter Diesel je 100 Kilometer gegenüber. Der zweiten Motorvariante, ebenfalls ein TDI-Vierzylinder,

verhilft ein Turbolader mit variabler Geometrie zu 90 kW/122 PS und 340 Nm. Lediglich 7,5 Liter Durchschnittsverbrauch bringen die CO₂-Emission sogar deutlich unter 200 g/km. Über 180 km/h Höchstgeschwindigkeit und die Beschleunigung aus dem Stand auf Tempo 100 in rund elf Sekunden werden mit dem Spitzentriebwerk erreicht. Beim „kleinen“ TDI sind es immer noch mehr als 160 km/h und 13,5 Sekunden. Stolze 80 Liter Tankinhalt ermöglichen auf der Straße bis zu 1.000 Kilometer Reichweite. Drei unterschiedliche Kraftübertragungen stehen zur Wahl: Neben der 4x2-Version mit reinem Hinterradantrieb gibt es auch zwei 4MOTION-Varianten mit permanentem oder zuschaltbarem Allradantrieb.

Sicher in jedem Terrain

Die Einstiegsversion mit Antrieb über die Hinterachse soll Kunden ansprechen, die sich in erster Linie für die Karosserie-Eigenschaften des Pickups interessieren und sich überwiegend auf befestigten Straßen bewegen. Für Fahrten über Stock und Stein ist der Amarok mit zuschaltbarem Allradantrieb die richtige Wahl. Eine Klauen-



Die Cargobox des Amarok DoubleCab wartet mit den größten Abmessungen der Klasse auf und erlaubt es, Euro-Paletten quer zu laden.



Hochklappbare Fondsitze oder als Ganzes umlegbare Fondlehne vergrößern bei Bedarf den Stauraum in der Amarok-Doppelkabine.

kupplung aktiviert per Tastendruck starren Durchtrieb zwischen den Achsen und eine zusätzliche Geländereduzierung hilft, selbst bei voller Beladung, 100-prozentige Steigungen mit 45 Grad Neigungswinkel zu bewältigen. Dabei sorgt das Heavy-Duty-Federpaket für hohe Überlastsicherheit. Permanent allradgetrieben spielt der Amarok fahrdynamische Vorteile auch auf befestigten Straßen aus. Sein Torsen-Differenzial verteilt die Antriebskräfte variabel – bei einer Grundeinstellung von 40:60 – zwischen Vorder- und Hinterachse.

Alle Antriebsvarianten haben außerdem eine elektronische Differenzialsperre mittels automatischem Bremseneingriff für erhöhte Traktion auf Untergründen jeglicher Art. Optional ist für schwere Einsatzbedingungen eine mechanische Differenzialsperre für die Hinterachse erhältlich. Zum serienmäßigen ESP gehört bei allen Amarok-Versionen mit Anhängervorrichtung eine Gespannstabilisierung. Das elektronische Stabilisierungsprogramm, die Antriebsschlupfregelung ASR und das ABS konditioniert bis 100 km/h ein Tastendruck für anspruchsvolle Off-Road-Bedingungen. Das ver-

kürzt im Gelände und auf Schotterstrecken deutlich den Bremsweg. Unterhalb von 30 km/h hält der Bergabfahrasistent die Geschwindigkeit auf steilen Gefällstrecken über Bremseneingriffe konstant und das Tempo kann durch Gasgeben oder Bremsen auch in der Neutralstellung des Sechsgang-Schaltgetriebes individuell angepasst werden.

Arbeits- und Lifestyle-Gerät

Je nach Wahl der drei Ausstattungslinien wandelt sich der Amarok vom Arbeitsgerät bis zum Lifestyle-Pickup. Die Grundversion – mit dem BitDI als Hecktriebler ab 28.941 Euro und als 4MOTION ab 30.845 Euro (inklusive MwSt.) – setzt auf mechanische, robuste Komponenten: Fensterheber, Türverriegelung und Spiegelverstellung werden von Hand bedient. Höhenverstellbare Vordersitze, klappbare Rückbank, Beleuchtung der Ladefläche und in die unlackierten Außenspiegel integrierte Antennen sind Serie. Für 3.785 Euro Mehrpreis bietet der Amarok Trendline Anbauteile in Wagenfarbe, elektrische Bedienhilfen, ein Radio mit CD-Player, halbautomatische Klimaanlage, Multifunktionsan-

zeige, Geschwindigkeitsregelanlage, Nebelscheinwerfer und 16-Zoll-Leichtmetallräder. Weitere 2.540 Euro kostet der exklusive Amarok Highline extra. Chromumfänge im Ex- und Interieur, in Wagenfarbe lackierte Radlaufverbreiterungen für 17-Zoll-Leichtmetallräder, farblich abgesetzte Instrumententafel, Klimaautomatik, hochwertigere Audioanlage und edle Stoff-Sitzbezüge gehören zur Top-Version. Darüber hinaus steht noch ein Zubehörprogramm von der Stylingbar über Trittbretter bis zur Laderaumabdeckung bereit.

Bereit für neue Abenteuer

Nach der 2009 vorgestellten Polo-Grundversion, dem rekordverdächtig sparsamen Polo BlueMOTION und dem kürzlich durchgestarteten Polo GTI ist nun der Cross Polo „bereit für neue Abenteuer“. Sein robust-sportlicher Charakter spiegelt sich in vielen Details wie einem schwarzen Wabeneinsatz wider. Unverändert übernommen wurden der obere Kühlergrill und die H7-Doppelscheinwerfer mit serienmäßigem Dauerfahrlicht. Die Seitenansicht prägen schwarze Radlaufabdeckungen, darauf abgestimmte Schweller und kräftige Kunststoffverkleidungen. Die silber eloxierte Dachreling trägt bis zu 75 Kilogramm. Unter sechs Lackfarben sind „Magma Orange“ und „Terra Beige Metallic“ exklusiv dem Cross Polo vorbehalten. Die B- und C-Säulen sowie die Fensterrahmen tragen hochglänzendes Schwarz.

Das Interieur entspricht der All-Terrain-Optik des Exterieurs. Vier verschiedene Farbtöne von Hot Orange über Orange und Latte Macchiato bis Grau stehen zur Wahl. Griffsympathisch sind viele Bedienteile mit Leder bezogen. Zur spezifischen Serienausstattung gehören in der Höhe einstellbare Sportsitze, asymmetrisch teilbare Rücksitzbank und -lehne, Taschen an den Lehnen der Vordersitze und Schubladen darunter, Lederlenker, Mittelarmlehne vorn, Pedalkappen in Alu-Optik sowie diverse Chromapplikationen. Serie sind außerdem elektrische Außenspiegel, rundum elektrische Fensterheber, Multifunktionsanzeige inklusive Luftdrucküberwachung der Reifen und Zentralverriegelung mit Funkfernbedienung.

Sechs Motoren und 7-Gang-DSG

Drei Benziner und drei Diesel bilden die Triebwerkspalette. Den Einstieg bei den Ottomotoren markiert ab 16.550 Euro die 1,2-Liter-Version mit

51 kW/70 PS. In der mittleren Stufe entwickelt der 1,4-Liter-Benziner 63 kW/85 PS und Top-Variante ist ab 18.850 Euro der neue 1.2 TSI mit 77 kW/105 PS. Der aufgeladene Benzin-Direkteinspritzer beschleunigt den Cross Polo in 9,9 Sekunden aus dem Stand auf Tempo 100, erlaubt respektable 188 km/h Höchstgeschwindigkeit und verbraucht im Schnitt doch nur 5,5 Liter Super, die 128 g/km CO₂ Ausstoß entsprechen. Diese Werte werden nicht nur in Verbindung mit dem serienmäßigen Sechsganggetriebe, sondern auch mit dem optionalen 7-Gang-DSG erreicht, das 1.325 Euro extra kostet. Für zusätzliche 1.425 Euro gibt es diese Automatik auch statt des Fünfganggetriebes zum mittleren Benziner.

Zu den leisesten Motoren ihrer Art gehören die drei serienmäßig mit Partikelfilter ausgestatteten TDI-Triebwerke. Die Common-Rail-Turbodiesel-Direkteinspritzer haben jeweils 1,6 Liter Hubraum und stehen in drei Leistungsstufen von 55 kW/75 PS über 66 kW/90 PS bis 77 kW/105 PS zur Verfügung. Alle drei Vierzylinder benötigen im Durchschnitt nur 4,3 Liter Diesel je 100 Kilometer und stoßen damit lediglich 113 g/km CO₂ aus. Die Grundpreise reichen von 18.700 Euro über 19.475 Euro bis 20.100 Euro. Zur mittleren Variante gibt es für 1.425 Euro extra das 7-Gang-DSG statt dem sonst üblichen Fünfganggetriebe. Dabei steigt der Durchschnittsverbrauch geringfügig auf 4,6 Liter je 100 Kilometer. Alle Motoren des Cross Polo erfüllen die Abgasnorm Euro 5.

Vielseitige Talente zeigt der Cross Polo auch bei Platzangebot und Raumausnutzung. Wird die Rückbank teilweise oder ganz umgeklappt, vergrößert sich der Laderaum von 280 auf bis zu 952 Liter. In Verbindung mit dem doppelten, in zwei Höhen einstellbaren Kofferraumboden, ist eine durchgehend ebene Ladefläche möglich. Transportgut lässt sich an vier Verzurrösen sicher befestigen und zwei Haken in den Seitenverkleidungen bewahren Türen oder Taschen vor dem Umfallen.

Karl Seiler

... und nächste Woche in

Fahrzeuge

**TOYOTA-NEUHEITEN:
RAV4 UND CITY-TOUR-MODELLE**



Besonders markant machen den Cross Polo die anthrazitfarbene abgesetzte Frontschürze und der optische Unterfahrerschutz in hellem Silber.



Zweifarbig ausgelegte Stoffe der Sportsitze und der Türverkleidungen kreieren im Cross Polo ein freundliches und jugendliches Ambiente.



Vorbildlich zugänglich ist das Innere des Cross Polo durch weit öffnende Türen und zwei Meter hoch aufschwingende Heckklappe.



Bei hochgestelltem Ladeboden und umgeklappter Fondlehne entsteht im Cross Polo eine ebene Ladefläche bis zu den Vordersitzen.