

# Ein sanftes Monster

Die Firma Seikel gilt als erste Adresse, wenn es um Offroad-Umbauten für VW-Nutzfahrzeuge geht. Wir fahren exklusiv das neueste Projekt: einen **Amarok mit Portalachsen**

Manche der Fahrberichte, die es nur in AUTO BILD ALLRAD und sonst nirgendwo zu lesen gibt, erfordern etwas mehr Aufwand als üblich. Dieser hier gehört dazu. „Der Wagen steht in Südafrika, in Pretoria“, sagt Peter Seikel, als wir ihn auf den Amarok extreme, sein jüngstes Projekt ansprechen. „Dort können Sie ihn gern ausprobieren. Ich habe da einen Vertriebspartner, der betreut das Auto.“ Okay, machen wir.

Zwölf Flugstunden später klettere ich in einen Pickup, der mehr an amerikanische Bigfoot-Trucks erinnert als an ein braves VW-Nutzfahrzeug: Die Kiste ist so hoch, dass man nicht ein-, sondern hinaufstei-

## Portalachsen haben auch Unimog und Pinzgauer

gen muss auf den Fahrersitz. Mit 43,7 Zentimeter Bodenfreiheit zwischen den Achsen, 35,3 Zentimeter Luft unter dem hinteren Differential und noch etwas mehr unter der vorderen Getriebebeschützplatte übertrifft dieser Volkswagen jeden Jeep Wrangler Rubicon oder Mercedes G Professional um Welten.

Möglich machen's die Portalachsen. Die hat Seikel vor einiger Zeit für den VW T5 entwickelt und sie jetzt für den Amarok angepasst. Das Prinzip kennt man von Fahrzeugen wie dem Unimog oder dem Puch Pinzgauer: Man baut eine Getriebeuntersetzung in die Radnabe einer angetriebenen Achse und verlegt so das Achsrohr mit den Antriebswellen in die Höhe. Das schafft einen enormen Gewinn an Bodenfreiheit. Zugleich verpasste Seikel dem Amarok seine hauseigene Fahr-

werks-Höherlegung, welche die Karosserie mit einem Distanzstück zwischen Blattfedern und Hinterachse sowie speziell angefertigten Schraubenfedern an den einzeln aufgehängten Vorderrädern noch weiter in die Höhe stemmt.

Die Vorgelege-Getriebe in den Portalachsen des Amarok extreme sind im Verhältnis 1:1,5 untersetzt, das Auto hätte damit also eine 33 Prozent kürzere Gesamtuntersetzung. Doch weil – und das ist der willkommene Nebeneffekt des Portalachsen-Prinzips – durch die massive Höherlegung deutlich höhere Räder mit in diesem Fall 18 Prozent größerem Abrollumfang aufs Auto passen, verbessert sich die Gesamtübersetzung insgesamt nur um 15 Prozent.

Einem konzeptbedingten Nachteil aller Portalachsen wirkt der hessische Umbauspezialist mit einer weiteren Eigenkonstruktion entgegen: Da durch die Portalachse die Antriebskraft nicht mehr an der Radmitte angreift, entsteht beim Beschleunigen eine unwillkommene Hebelwirkung – die Achse möchte sich verdrehen. Um das zu verhindern, hat der Seikel-Pickup spezielle Längsstreben zur Stabilisierung der Achse.

Mit deutscher Gründlichkeit und Perfektionsdrang ging die Mannschaft im hessischen Ort Freigericht außerdem der Bremsanlage ans Eingemachte, ersetzte die hinteren Trommel- durch Scheibenbremsen und die vorderen Scheiben durch größere Exemplare.

Und wie fährt sich dieses mehr als zwei Meter hohe und 2,15 Meter breite Monster nun? Nahezu perfekt, lautet die Antwort nach der ▶

Beruhigende  
**90 cm**  
Wattiefe



**30 000 €**

netto veranschlagt Seikel für die komplette Umrüstung – exklusive Umsatzsteuer



**Zentraler Nachteil des Umbaus: In Europa ist keine Zulassung möglich**

Probefahrt in Südafrika. Auf der Straße benimmt sich der extreme Pickup so gesittet wie ein serienmäßiger Amarok. Er wankt nicht, er stampft nicht, er vibriert nicht, er lenkt präzise, er beschleunigt flott, und er bremst einwandfrei. Er fährt so unspektakulär normal, als sei er vom Werk genau so konstruiert worden. Einzig die ungewohnt sehr, sehr hohe Sitzposition erinnert daran, dass man hier nicht in einem serienmäßigen Amarok unterwegs ist. Ich bin höchst beeindruckt.

Im Gelände kennt der Wagen kaum Grenzen. Mit dieser Bodenfreiheit ist so gut wie alles möglich, allein bei extremen Schrägfahrten sollte man den hohen Schwerpunkt im Hinterkopf behalten. Doch dank der heftig verbreiterten Spur ist auch das kein wirkliches Problem.

Das einzige Problem, das mit diesem Auto einhergeht, kommt aus einer ganz anderen Ecke und hat nichts mit seinen technischen Qualitäten zu tun: Man kann den Amarok extreme in Deutschland und allen anderen europäischen Ländern nicht zulassen. Durch den Umbau schafft er die aktuellen Abgasnormen nicht.

Deshalb unser Ausflug nach Südafrika. Dort ist die Zulassung kein Problem, ebenso wenig wie in vielen südamerikanischen und asiatischen Ländern. Am besten kauft man sich zu diesem Auto also noch ein nettes Ferienhaus irgendwo außerhalb Europas und parkt den Amarok dort in der Garage. Sofern er hineinpasst. [Bernhard Weinbacher]



**TECHNISCHE DATEN**

**Seikel Amarok extreme**

4-Zyl.-Biturbodiesel, vorn längs • 1968 cm<sup>3</sup> • 132 kW/180 PS bei 4000/min • 400 Nm bei 1500-2250/min • Allrad permanent über Torsen-Zentraldiff., v:h 40:60 • 8-Stufen-Wandlerautomat. • 100%-HA-Sperre • Einzelrad-aufh. v.; Starrachse, Blattfedern h. • Portalachsen mit Untersetzung 1:1,5 • L/B/H 5254/2150/2034 mm • Radst. 3095 mm • Bodenfr. min. 353 mm • Böschungsw. v/h 37°/33° • Wattiefe 900 mm • Reifen 285/70 R 17 • Leergew. ca. 2350 kg • Höchstgeschw. ca. 160 km/h

**PREIS** ca. 75 000 Euro

Bodenfreiheit  
**353 mm**  
Das ist spitze

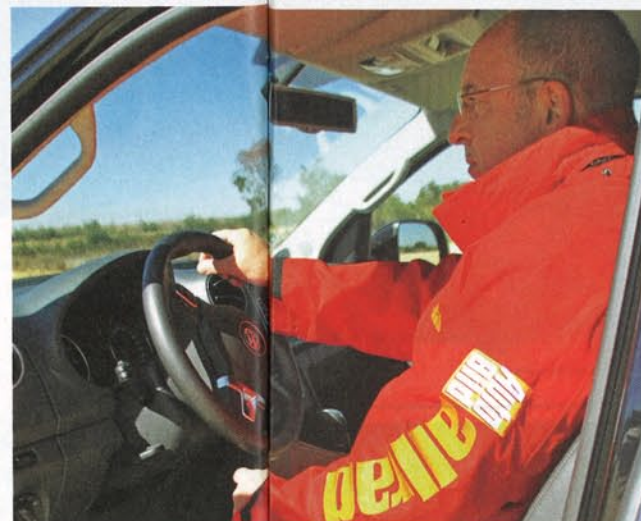
Der Untergrund spielt keine Rolle: Dieser Pickup wühlt sich überall durch



Bild oben: Portalachse und Fahrwerks-Höherlegung für mehr Bodenfreiheit



Funktion statt Show: massiver Unterfahrschutz, 17-Zoll-Stahlräder



Beste Aussicht dank hoher Sitzposition. Im Gelände ist dieser Amarok fast unschlagbar



Hier steigt man nicht ein, sondern hinauf. Gut, dass es innen einen Haltegriff zum Hochziehen gibt



Gut zu sehen: Da ist reichlich Luft unterm Auto