

---

## Vorstellung Volkswagen Atlas: Eine schwere Last

Von Jens Meiners

2013 wurde er vom damaligen Konzernchef Martin Winterkorn auf der Automesse in Detroit als Designstudie gezeigt, jetzt präsentiert er sich ungetarnt: Das große Crossover-SUV von Volkswagen, der zunächst dem US-Markt vorbehalten bleibt – und dort auch gebaut wird.

Die Modellbezeichnung ist eine selbstbewusste Ansage: Auf Atlas' Schultern ruhen in der griechischen Mythologie die Säulen des Universums. Ganz so groß ist die Verantwortung des neuen SUV nicht – doch sein Erfolg wird darüber entscheiden, ob VW in den USA in den Mainstream einbrechen kann oder letztlich eine Nischenmarke bleibt, der nach dem Wegbrechen der Dieselfahrer noch ein paar kostenbewusste Kunden in den Metropolen und die eingeschworene GTI-Fangemeinde bleiben.

Im Vergleich zur Studie Cross Blue von 2013 wurde der Atlas nochmals mit kräftigen Strichen nachgezeichnet. Hoch türmen sich die horizontalen Designelemente auf, vom simulierten Unterfahrschutz über die großen Lufteinlässe bis hin zu den beinahe quadratischen Beleuchtungselementen. Die Seitenpartie wird von einer ausgeprägten Schulterlinie dominiert; die Radausschnitte sind insgesamt vierfach nachgezogen. Das hintere Seitenfenster vollführt einen kecken Schwung nach oben, und am scharf geschnittenen Heck dienen breite Rückleuchten, stoßstangenfeste Auspuffblenden und die amerikanischem Geschmack angepasste Chromleiste als Blickfang.

Dass der Atlas eine derart eindrucksvolle Präsenz entfaltet, liegt vor allem an seiner schieren Größe: Stolze 5,04 Meter ist das SUV lang, mit 1,98 Metern Breite kratzt er bereits an der Zwei-Meter-Marke, und die Höhe von 177 Zentimetern würde in vielen europäischen Parkhäusern bereits Probleme schaffen. Tatsächlich ist der Atlas größer als der viel teurere und im Markt höher positionierte Touareg.

Das ist umso erstaunlicher, als es sich bei ihm um ein Derivat der MQB-Architektur handelt, auf die unter anderem die Baureihen Golf und Tiguan aufsetzen. Hätte es eines Beweises für die Flexibilität dieser Plattform bedurft: Der Atlas liefert sie.

Als üppige Einstiegsmotorisierung dient ein 175 kW / 238 PS starker 2,0-Liter-Turbo-Vierzylinder, der seine Kraft über einen Acht-Stufen-Wandlerautomaten auf die Vorderachse leitet. Darüber rangiert, mit dem gleichen Getriebe, der schöne 3,6-Liter-VR6 mit 206 kW / 280 PS – ein freisaugender Motor, der sich durch sonoren Klang und seine lineare Leistungsentfaltung auszeichnet, wegen seines ungenierten Konsumgebarens jedoch in Europa weitgehend verschwunden ist. In den USA hingegen spielt der Verbrauch dank der niedrigen Spritpreise nur eine geringe Rolle, weshalb VW hier keine Veranlassung sieht, auf diese Prestige-Motorisierung zu verzichten. Wer den Atlas mit Allradantrieb fahren möchte, kommt am VR6 ohnehin nicht vorbei. Nur hier ist das System bestellbar; es lässt sich übrigens in vier Stufen an die Oberflächenbeschaffenheit anpassen.

Zum bulligen Auftritt des Atlas hätte ein Dieselmotor besonders gut gepasst – doch wegen des noch nicht überstandenen Dieselskandals hat VW von dieser Option bis auf weiteres Abstand genommen. Einen Plug-In-Hybrid gibt es ebenfalls nicht: Das Segment ist zu preissensibel, um eine derart kostenintensive Elektrifizierung zu honorieren.

Bei den Komfort- und Assistenzfunktionen zahlt sich die Zugehörigkeit zur MQB-Architektur vielfach aus. Es gibt den Atlas unter anderem mit Spurassistent, Totwinkelwarnung und automatischer Einparkfunktion; eine Instrumentierung mit TFT-

---

Bildschirm ist als Option verfügbar, genauso wie eine 480-Watt-Stereoanlage der Marke Fender.

Beim Spitzenmodell prangt am Heck der Schriftzug SEL, darunter rangieren die Modelle S und SE. Diese Nomenklatur, die man sich scheinbar in den 80er-Jahren von Mercedes-Benz abgeschaut hat, bedeutet natürlich nicht, dass es sich um einen Einspritzer der S-Klasse in Längsausführung handelt. Der Sinn dieser Hierarchie erschließt sich in der schier unerschöpflichen Anzahl der Buchstaben: Mehr Lettern bedeuten mehr Ausstattung.

Gerade in den nobleren Varianten weiß das Interieur mit sauber verarbeiteten Materialien im Holz-, Alu- und Klavierlack-Look zu überzeugen; die Passagiere in der zweiten Reihe genießen Licht- und Sichtschutz per Rollläden. Insgesamt bietet der Atlas Platz für sieben Personen.

Auf dem Markt trifft der neue Volkswagen ab Frühjahr 2017 auf eine Reihe etablierter Konkurrenten, die er dank seiner überlegenen technischen Basis fahrdynamisch locker in den Schatten stellen dürfte. Dazu zählen die GM-Modelle der Lambda-Plattform (Buick Enclave, Chevrolet Traverse, GMC Acadia), der Nissan Pathfinder und der Toyota Highlander.

Ob der Atlas seine technische Brillanz in Verkaufszahlen umwandeln kann, bleibt abzuwarten. Floppt er in Amerika, bleibt die Hoffnung auf den Export: Ab Ende 2017 wird er auch in Russland und im Nahen Osten eingeführt. Für China soll es einen 2,5-Liter-V6-Turbo geben. Europa spielt keine Rolle: Für die Heimat des VW-Konzerns ist der jüngste Spross der Marke einfach zu groß. Und auch keine andere Tochtermarke soll ein SUV mit derartigen Maßen bekommen. (ampnet/jm)

---

## Bilder zum Artikel



Volkswagen Atlas.

Foto: Volkswagen

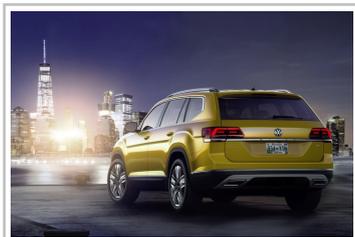
---



Volkswagen Atlas.

Foto: Volkswagen

---



Volkswagen Atlas.

Foto: Volkswagen

---



Volkswagen Atlas.

Foto: Volkswagen

---



Volkswagen Atlas.

Foto: Volkswagen



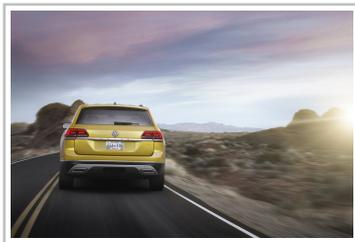
Volkswagen Atlas.

Foto: Volkswagen



Volkswagen Atlas.

Foto: Volkswagen



Volkswagen Atlas.

Foto: Volkswagen



Volkswagen Atlas.

Foto: Volkswagen



Volkswagen Atlas.

Foto: Volkswagen



Volkswagen Atlas.

Foto: Volkswagen



Volkswagen Atlas.

Foto: Volkswagen



Volkswagen Atlas.

Foto: Volkswagen



Volkswagen Atlas.

Foto: Volkswagen



Volkswagen SUV-Studie Cross Blue.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Manfred Zimmermann