



Fahrbericht: VW Amarok 4Motion Double Cab Harte Schale, guter Kern

Fernsehfilm Forsthaus Falkenau vom 14.10. Serienheld und Förster Stefan Leitner (Hardy Krüger jr.) zieht um an den Ammersee. Beim Beladen seines Pickups mit seinem Hausrat, kommentiert einer seiner Umzugshelfer, der Schauspieler Günther Schramm, den offensichtlichen Neuwagen mit: „Junge, Junge, das ist ja ein Riesenwagen. So etwas könnten wir auf dem Hof gut gebrauchen.“ „Mir ist er fast schon ein bisschen zu groß“, antwortet Förster Leitner.

„Großes Dienstgebiet, großer Dienstwagen“, kontert wissend Schramm mit erhobenem Zeigefinger. Wenige Filmschnitte später weiß auch der Zuschauer, um welches voluminöse Auto es sich denn da eigentlich handelt. Der filmische Blick aufs Heck bei einer kleinen Abschiedsszene verrät: Es handelt sich um den Amarok von Volkswagen. Namenszug, VW-Logo und das Kfz-Kennzeichen (Landsberg am Lech) sind beim ZDF mehrere Sekunden gut zu lesen. Der Amarok macht

Seit einiger Zeit verkauft VW den aus Argentinien stammenden Amarok in Europa. Damit hat Volkswagen endlich wieder einen leistungsstarken Pickup im Programm. Auch in Sachen Fahrerassistenzsysteme überzeugt der „Kleinlaster“.

auch in weiteren Bildsequenzen eine attraktive Figur oder schmückt effektiv den Hintergrund. Gut platziert und anmoderiert: Denn Förster und Landwirte sind gleich zwei potenzielle Käufergruppen, die hier angesprochen werden. Exzellentes Marketing! Und: Wer unter euch ohne Sünde ist, der werfe den ersten Stein aufs ZDF!

Wir werden es nicht tun. Dabei hätte er diese Art der Reklame eigentlich gar nicht nötig,

der Amarok. Denn er überzeugt durchaus mit und durch seine Qualitäten, wenn man ihn einmal testet, wie wir es getan haben. Wir fuhren einen Amarok mit Doppelkabine und permanentem Allradantrieb. Der Wagen mit seinem bulligen Äußeren und 2 t Eigengewicht (2070 kg) kostet als Basismodell in Deutschland rund 26 500 € (inkl. MwSt.).

Das Interieur ist in fast allen Punkten aus hochwertigen Materialien

Gerade die Land- und Forstwirtschaft nutzt Pickups gerne als „Offroad-Lastesel“

Zentralverriegelung mit Funkfernbedienung, Klimaanlage sowie Geschwindigkeitsregelanlage. Wie es sich für einen geländegängigen „Kleinlaster“ gehört, bildet ein starker Leiterahmen die Basis. Darauf sitzt eine kräftige Karosserie, die den Amarok mit Blick auf die sonst in Deutschland üblichen Pickups wesentlich massiger und gedrungener wirken lässt. Auch ist er mit seinen guten 1,80 m Bauhöhe gegenüber den anderen einen Kopf größer. Aber Größe ist nicht alles. Bei einem Pickup kommt es auf Komfort und Nutzlast an. Um es gleich zu sagen, der von uns getestete Wagen liegt in Sachen Nutzlast mit maximal 750 kg nur im Mittelfeld. Allerdings bietet der Amarok die größte Ladefläche. Die 2,52 m² sind

Mobile Auffahrampen Wartungsfrei! Feuerverzinkt für 7-70 t!

Wahlweise 1-, 2- oder 3-Seiten-Verladung



Qualität aus großer Erfahrung

Tel. 0 43 54 / 306
Fax 0 43 54 / 8439

www.wk-maschinenbau.de
WESTPHALEN & KANN
Maschinenbau · 24357 Fleckeby · Appelljord 3

ein Topwert unter den Pick-ups. Die Ladefläche ist beim Testmodell mit einer Kunststoffwanne versehen. Hier sind in den Ecken vier Zurrösen eingelassen. Zwischen die Radkästen passt ohne Schwierigkeiten eine Europalette. In diesem besonderen Beladungsfall ruht damit das Hauptgewicht ideal direkt auf der robusten Starrachse mit seiner Blattfederung. Pluspunkte sammelt der VW u. a. in puncto Fahrkomfort. Er liegt gut auf der Straße und folgt brav jeder Lenkbewegung.

Auch bei Leerfahrten gibt er sich tolerant und die blattgefederte Hinterachse

„hüpft“ nicht gleich über jede Bodenwelle und Unebenheit. Wie er sich im schweren Gelände schlägt, haben wir allerdings nicht getestet. Unter der großen Haube unseres Modells sitzt ein Euro-5-Diesel mit einer Leistung von 120 kW/163 PS bei 4000 min⁻¹. Das reicht laut den Papieren, um ihn auf 181 km/h Spitze beschleunigen zu können. Ausprobieren konnten wir das Spitzentempo nicht, die

Verkehrssituation ließ es nicht zu. Aber die Motorkraft reicht auf jeden Fall, um zügig voranzukommen. Allein beladen am Berg merkt man ihm an, dass auch er gelegentlich arbeiten muss. Geschaltet wird der VW mittels eines manuellen Sechsganggetriebes. Die einzelnen Gänge lassen sich recht geschmeidig einlegen. Netterweise zeigt die Elektronik im Display den eingelegten Gang an und gibt bei Bedarf in Form eines nach oben bzw. unten zeigenden Pfeils eine

Schaltempfehlung für eine Kraftstoffsparende Fahrweise. Unser Volkswagen verfügt über

In Sachen Sicherheit zeigt sich der VW vorbildlich

einen permanenten Allradantrieb. Für Amarok-Fans: Der Schriftzug am Heck verrät, ob es sich um ein Auto mit permanenten oder zuschaltbaren Allradantrieb handelt. Ist die 4 von „4Motion“ schwarz, so handelt es sich um einen dauerhaften Allradantrieb. Im anderen Fall ist die Zahl rot. Trotzdem gibt es in unserem Modell noch ein paar Wahlschalter für Offroad-Touren. So sitzen z. B. die Knöpfe fürs Offroad-ABS oder die Hinterachsdifferenzialsperre direkt neben dem Schaltknopf.

In Sachen Sicherheit zeigt sich der VW vorbildlich. Neben sechs Airbags verfügt der

Technische Daten VW Amarok 4Motion DoubleCab

Motor	2.0 l 120 kW BiTDI 4Motion
Hubraum (cm³)	1968
Max. Leistung (kW/PS)	120/163 bei 4000 min ⁻¹
Max. Drehmoment (Nm)	400 bei 1500 bis 2000 min ⁻¹
Maße (L/B/H)	5254/1944/1834 mm
Radstand (mm)	3095
Bremsen	ESP, ABS/Offroad-ABS, ASR, EDS
Reifen	245/70 R 16 111 T
Ladefläche (m²)	2,52
Leergewicht (kg)	2070
Nutzlast (kg)	750
Zul. GG. (kg)	2820
CO₂-Ausstoß (g/km)	206

Fotos: Senné

Amarok z. B. über mehrere Bremshilfen. Neben ASR, ESP und ABS gibt es noch ein manuell zuschaltbares Offroad-ABS, das die Bremsverzögerung auf losem Untergrund verbessert. Hierbei wird der Zyklus in dem die Bremsbacken greifen etwas verlängert, so dass sich im günstigen Fall das Lockermaterial vor den Reifen stauen und so den Wagen zusätzlich verzögern kann. Darüberhinaus unterstützen noch der Bremsassistent (BAS) und die elektronische Differenzialsperre (EDS) den Fahrer. Ersterer verstärkt automatisch die Bremskraft, wenn das Bremspedal bei einer Notbremsung sehr schnell getreten wird. Zweitere bremst ein durch-

drehendes Rad ab und überträgt die Antriebsenergie auf die anderen Antriebsräder. Hinzu kommt noch ein Berganfahrassistent, der sich an den Steigungen der Eifel als durchweg sinnvoll erwies. Das Interieur wirkt in fast allen Punkten qualitativ hochwertig. Ein paar Ausnahmen gibt es: Die Klappdeckel des Handschuhfachs und des Staufaches zwischen den Sitzen sowie dem Brillenfach am Dachhimmel zählen dazu. Hier sind sichtbar preiswerte Lösungen verarbeitet worden. Pluspunkte dagegen in Sachen Steckdosen: Wenn man den Zigarettenanzünder mitzählt, dann besitzt der Amarok im Cockpit gleich drei 12-Volt-Anschlüsse. Einen weiteren Anschlusspunkt gibt es im Heck an der linken Bordwand. Stauraum besitzt der Fünfsitzer ebenfalls genügend. Neben dem Handschuhfach und den Türfächern findet man zwischen Fahrer- und Beifahrersitz sowie unter den Vordersitzen Staukästen. Zudem gibt es gleich drei Dosenhalter – einer von ihnen hält im Testwagen jedoch den portablen Kunststoffaschenbecher von VW. Insgesamt überzeugt der Amarok als durchdachter Lastesel mit Fahrkomfort.



Eine Plane schützt das Heck vor der Witterung. Allerdings ist das Öffnen und besonders das Schließen der Abdeckung recht schwierig, da die Gummilippe in die Aluschiene eingefügt sein will (o.)



DS ■