Pick-ups

Artikel vom **14. Februar 2019**





Seit sechs Jahren wird der WV Amarok gebaut. Anfangs in Südamerika, laufen die Fahrzeuge für den europäischen Markt seit gut vier Jahren in Hannover vom Band. Die Grundversion des Amarok als Single- und Doppelkabine kommt mit mechanischen

Komponenten dem jeweiligen Berufsprofil entgegen. Die Cargobox des Amarok misst in Abhängigkeit der Kabine zwei unterschiedliche Längen. Sie ist entweder 2205 mm im SingleCab oder 1555 mm im DoubleCab lang. Bei einer Breite von 1620 mm ergeben das souveräne Grundflächen von 3,57 oder 2,52 m². Damit nicht genug: »Best in class« ist auch die Breite von 1222 mm zwischen den Radkästen. Dies genügt, um erstmals bei einem Mittelklasse-Pick-up Europaletten (1,2 x 0,8 m) platzsparend quer laden zu können. Dank dieser Maße, einer Ladekantenhöhe von rund 780 mm und einer Nutzlast von bis zu 1,243 t lassen sich auch große Fuhren einfach transportieren. Sechs (SingleCab) oder vier (DoubleCab) Verzurrösen im Laderaumboden ermöglichen es, das Frachtgut für die Fahrt sachgemäß zu sichern. Optional gibt es in Abhängigkeit der Ausstattung und Version ein Hardtop als auch zwei Laderaumabdeckungen oder die Ladeflächenbeschichtung. Im Hängerbetrieb dürfen je nach Motorisierung bis zu 3,2 t gezogen werden. Für den Amarok stehen drei unterschiedliche Kraftübertragungen zur Wahl: permanenter Allradantrieb, zuschaltbarer Allradantrieb (jeweils 4Motion) und Hinterradantrieb (4x2). Letzterer kennzeichnet die Einstiegsversion und soll Kunden ansprechen, die sich in erster Linie für die speziellen Karosserie-Eigenschaften des Pick-ups und dessen breites Einsatzspektrum interessieren. In allen Terrains daheim sind die beiden Allradvarianten. Für den Betrieb über Stock und Stein ist der Amarok 4Motion mit zuschaltbarem Allradantrieb die ideale Besetzung. Er bedient sich der im Pick-up-Segment bewährten Klauenkupplung. Sie aktiviert nach dem Einlegen per Tastendruck einen starren Durchtrieb zu den Achsen. Für schwerste Aufgaben hält das Getriebe zusätzlich eine Geländereduzierung bereit. Permanent allradgetrieben spielt der Wagen die fahrdynamischen Vorteile des Allradantriebs auch auf befestigten Straßen besonders komfortabel aus. Sein Torsen-Differential verteilt die Antriebskräfte variabel zwischen der Vorder- und Hinterachse; in der Grundeinstellung ergibt sich eine Antriebskraftverteilung von 40:60. Alle Antriebsvarianten verfügen zudem über eine elektronische Differentialsperre mittels automatischen Bremseneingriffs. Darüber hinaus ist für einen robusten Einsatz des Amarok eine mechanische Differentialsperre für die Hinterachse optional erhältlich. Serienmäßig ist ein Sechsganggetriebe an Bord. Optional gibt es für den DoubleCab mit permanentem Allradantrieb ein 8-Gang-Automatikgetriebe. Zahlreiche Features sorgen zudem für eine hohe aktive Sicherheit: So ist beispielsweise das elektronische Stabilisierungsprogramm (ESC) serienmäßig an Bord. Bestandteil der ESC-Funktion ist bei allen Versionen mit Anhängevorrichtung zudem eine Gespannstabilisierung. Ein weiteres Beispiel sind die per Tastendruck aktivierbaren Offroadfunktionen. Das ESC, die elektronischen Differentialsperren (EDS), die Antriebsschlupfregelung (ASR) und das Antiblockiersystem (ABS) werden dann für anspruchsvolle Offroadbedingungen konditioniert. Das ABS verkürzt in diesem Modus im Gelände und auf Schotterstrecken je nach Bodenbeschaffenheit deutlich den Bremsweg. Unterhalb von 30 km/h schaltet sich bei aktiver Offroadfunktion zudem der Bergabfahrassistent ein, der die Geschwindigkeit auf steilen Gefällstrecken über gezielte Bremseingriffe konstant hält. Zudem kann der Fahrer auch bei aktivem Bergabfahrassistent das Tempo durch Gasgeben oder Bremsen, auch in der Neutralstellung des Getriebes, individuell der Situation anpassen. Die neue, agilere V6-Dieselmotorisierung des Amaroks Jahrgang 2016 erfüllt die Kundenwünsche nach höherer Durchzugskraft bei niedrigen Drehzahlen. 550 Nm, das sind nochmals 130 Nm mehr als beim Vorgängermodell. Insgesamt werden für den neuen Amarok drei Leistungsstufen des 3,0 l TDI mit exakt 2967 Kubikzentimetern Hubraum zur Wahl stehen: Diese erreichen 150 kW/204 PS oder 165 kW/224 PS; die Variante mit 120 kW/163 PS folgt zur Jahresmitte 2017. Noch mehr Power kommt mit der Overboost-Funktion, die je nach Fahrsituation kurzzeitig die Leistung des V6 TDI mit 165 kW um bis zu weiteren 15 kW/20 PS erhöhen kann. Alle Leistungsstufen erfüllen die neueste EU-6-Abgasnorm. Der Amarok ist der einzige Pick-up im B-Segment, der mit einem V6 vorfährt. Die 224-PS-Top-Motorisierung steht in Kombination mit 8-Gang-Automatik und permanentem 4MOTION Allradantrieb ausschließlich den beiden höchsten Ausstattungslinien, dem neuen Amarok Aventura und dem Amarok Highline, zur

Verfügung. Im Mai 2018 war Produktionsstart des Amarok mit neuem Top-Motor: Ab diesem Datum läuft bei Volkswagen Nutzfahrzeuge der Premium-Pick-up mit kraftvollem 190/200 kW-V6-Aggregat vom Band. Highlights des V6-TDI-Motors: neben bis zu 580 Nm Drehmoment auch ein 10 kW starker Overboost, beides einzigartig im Segment dieser Pick-up-Größe. Die neue Motorisierung ist in den Ausstattungsvarianten Amarok Highline und Amarok Aventura erhältlich. Daneben verfügt der Amarok Aventura mit 190 kW über optische Neuheiten wie einen schwarzen Dachhimmel, neue 20-Zoll-Räder oder die erstmals beim Amarok verfügbare Sonderlackierung in Pfauengrün Metallic.

Hersteller aus dieser Kategorie

© 2025 Kuhn Fachverlag