



VW Nutzfahrzeuge Amarok Doppelkabine 3.0 V6 TDI SCR Style 4MOTION Automatik

Viertüriger Pick-Up der oberen Mittelklasse (177 kW/240 PS)

Der neue VW Amarok startet im Gegensatz zu seinem bis 2020 gebauten Vorgänger unter gänzlich veränderten Vorzeichen: Für den Großteil der Entwicklung und die Fertigung zeichnen nicht die Wolfsburger selbst, sondern Ford verantwortlich. So kommt es, dass der neue Amarok nicht mehr wie sein Vorgänger in Hannover vom Band läuft, sondern parallel zum Ford Ranger in dessen Werk im südafrikanischen Silverton. Im Grunde steckt in dem neuen Amarok also ein Ranger. Im Test werden diese Parallelen auch klar ersichtlich. Der Amarok teilt sich die Abmessungen, den Motor, und zahlreiche Bauteile außen wie innen, mit seinem Plattform-Bruder. Positiv ins Auge stechen die umfangreiche Komfort- und Sicherheitsausstattung sowie der kräftige und durchzugsstarke V6-Dieselmotor mit 240 PS und 600 Nm. Nachteilig hingegen ist das konstruktionsbedingt träge Fahrverhalten des Pick-ups und der zu lange Bremsweg. Darüber hinaus ist der gemessene Verbrauch von 10,2 l/100 km für die ADAC Ecotest-Standards doch recht hoch. In Summe überzeugt der Amarok mit seinen Kernkompetenzen als komfortabler Pick-up, lässt gleichzeitig aber etwas an Eigenständigkeit im Vergleich zum Ford Ranger vermissen. **Konkurrenten:** Ford Ranger, Isuzu D-Max, Ineos Grenadier Quartermaster, Jeep Gladiator, Toyota Hilux.

- ⊕ umfangreiche Komfort- und Sicherheitsausstattung, kräftiger und durchzugsstarker Motor, sehr hohe Anhängelast, gute Geländeeigenschaften
- ⊖ träges Fahrverhalten, langer Bremsweg, hoher Verbrauch, Navigationssystem nur optional, sehr große Fahrzeugabmessungen

ADAC-Urteil

AUTOTEST **2,7**

AUTOKOSTEN **4,6**

Zielgruppencheck

	Familie	2,6
	Stadtverkehr	5,1
	Senioren	3,7
	Langstrecke	3,0
	Transport	2,6
	Fahrspaß	3,5
	Preis/Leistung	3,7

Ecotest

2,6 KAROSSERIE / KOFFERRAUM

3,1 Verarbeitung

Die Verarbeitung des VW Amarok bewegt sich auf ordentlichem Niveau - unter den Pick-ups rangiert er weit vorn. Die Spaltmaße zwischen den Karosserieteilen sind gleichmäßig, die Anbauteile solide montiert. Einziger Kritikpunkt an der Verarbeitung im Exterieur sind die optionalen Trittbretter, welche auf ihrer Kunststoffoberfläche beim Betreten nachgeben und damit nicht sehr solide wirken sowie die Laderaumauskleidung in einfachem Kunststoff. Die Verarbeitung im Innenraum ist größtenteils gut, wobei einzelne Bauteile (Spiegeldreieck, Luftausströmer auf Instrumententafel) teils große, teils ungleichmäßige Spaltmaße aufweisen. Auf Seiten der Materialqualität überzeugen die Instrumententafel und der obere Teil der vorderen Türverkleidungen mit einem wertigen, braun abgesetzten Bezugsstoff und weicher Unterschäumung. In Hartplastik ausgeführt sind: unterer Teil Instrumententafel, unterer Teil Türverkleidung vorn, gesamte Türverkleidung hinten, Mittelkonsole sowie sämtliche Abdeckungen der Dachsäulen.

2,7 Alltagstauglichkeit

Der viertürige Amarok mit fünf Sitzplätzen überzeugt im Kapitel der Alltagstauglichkeit erwartungsgemäß eher mit seiner Vielseitigkeit als Transport- und Zugfahrzeug, denn mit seinen kompakten Abmaßen für den alltäglichen Straßenverkehr. So bietet der VW-Pick-up, der serienmäßig mit einer Anhängerkupplung ausgestattet ist, eine maximale Anhängelast von 3,5 t und eine Stützlast von mächtigen 210 kg. Die maximal zulässige Zuladung beträgt 892 kg, aufs Dach darf der Amarok 85 kg nehmen. In puncto Abmessungen zollt er seinem robusten Auftreten Tribut: Mit einer Breite von über 2,2 m inklusive der

3,0 Licht und Sicht

Positiv im Alltag wirkt sich die sehr gute Sicht auf den Verkehr aus, die aus der hohen Sitzposition folgt. Die Übersicht über die Fahrzeugenden ist in Ordnung. Sie lassen sich durch die kantige Form gut abschätzen, nichtsdestotrotz braucht es Gewöhnungszeit, um die Distanzen (lange Haube, langes Heck) richtig zu kalkulieren. Hilfreich sind dabei die serienmäßigen Einparkensoren vorn und hinten sowie die Rückfahrkamera (ohne Reinigungsfunktion). Das 360-Grad-Kamerasystem namens "Area-View" und den Parklenkassistenten, der im Plattform-Bruder Ford Ranger einen guten Job gemacht hat, gibt es nur gegen Aufpreis. Für den Durchblick bei Nacht sorgen die serienmäßigen adaptiven LED-Matrix-Scheinwerfer, die den Gegenverkehr im Fernlichtbetrieb gezielt ausblenden können. Weiter verfügt der Amarok über eine automatische Leuchtweitenregulierung; sinnvoll für häufige Fahrten mit Ladegut. Die

Darüber hinaus ist der dunkle Dachhimmel - trotz Aufpreis von 238 Euro - eher von einfacher Materialqualität. Wird der Amarok nicht mit dem optionalen Unterfahrschutz für Motor und Verteilergetriebe ausgestattet, zeigt er sich für den Offroad-Einsatz nicht ausreichend geschützt. So bleibt das Verteilergetriebe komplett ohne Schutz; für den Motor nur gibt es nur eine einfache Kunststoffabdeckung. Immerhin verfügt der Tank schon serienmäßig über einen zusätzlichen Schutz aus Kunststoff.

⊖ Die optionale Lederausstattung der Sitze ist von Seiten der Materialqualität ihren Aufpreis ebenfalls kaum wert. Für einen Preis von 1690 Euro sind nur die Sitzmittelbahnen sowie der obere, innere Teil der Lehnen aus echtem Leder. Der Rest kommt in einfachem Lederimitat daher. Die große und schwere Motorhaube wird beim Öffnen und Schließen nicht durch Gasdruckfedern unterstützt.

Außenspiegel und einer Länge von fast 5,4 m, wird er in beengten Umgebungen schnell zum echten Problem. Immerhin: die Offroad-Bereifung mit hoher Reifenflanke wird wohl den ein oder anderen Bordsteinkontakt verschmerzen können. Der Wendekreis von 13,5 m ist ein weiterer Beleg dafür, dass der große Pick-up kaum Innenstadtkompatibel ist.

⊖ Ein vollwertiges Ersatzrad ist Serie, allerdings ist tief unter dem Fahrzeugheck schlecht zu erreichen.



Trotz breiter Dachsäulen und zusätzlichem Überrollbügel ist die Sicht nach hinten akzeptabel.

Fahrbahnausleuchtung der Scheinwerfer ist bis auf die ausgeprägte Hell-Dunkel-Grenze des Abblendlichts gut. Zudem gibt es ein Abbiegelicht, das über die Nebelscheinwerfer realisiert wird.

⊕ In unerwartetem Ausmaße positiv fallen die Außenspiegel auf: Durch ihre riesige Spiegelfläche bieten sie eine sehr gute Übersicht über den rückwärtigen Verkehr und tragen damit nicht unerheblich zur Sicherheit und zum Fahrkomfort bei, auch wenn ihnen eine Abblendfunktion und ein asphärischer Bereich fehlt.

⊖ Eine Scheinwerferreinigungsanlage würde die Licht-Performance während und nach Geländeeinsätzen deutlich steigern und so zu einer erhöhten Verkehrssicherheit beitragen. Zudem ist die Sicht auf Hindernisse sowohl nach vorne als auch nach hinten auf Grund der hohen Karosserieenden sehr schlecht.

3,0 Ein-/Ausstieg

Der Einstieg in den VW Amarok gestaltet sich - zumindest für Pkw-Publikum - etwas herausfordernd. Sobald man aber die richtige Schrittfolge gefunden hat, geht es über das Trittbrett und mit der Hand am Einstiegsgriff der A-Säule, geschmeidig auf den Fahrersitz mit einer Sitzhöhe von 76 cm (über der Straße gemessen, Fahrersitz ganz nach unten gestellt). Das gleiche Prozedere gilt für alle weiteren Sitzplätze, da VW für alle Türen den hilfreichen Einstiegsgriff an der jeweiligen Säule montiert hat. Während der Türausschnitt vorn ausreichend groß dimensioniert ist, erschwert der engere Ausschnitt das "Entern" der zweiten Sitzreihe. Der Amarok verfügt serienmäßig über ein schlüsselloses Zugangssystem und ermöglicht ein Entriegeln aller Türen (oder nur der Fahrertüre) bei Betätigung des Griffs an der Fahrertüre. Ein Ent- und Verriegeln durch An-

1,0 Kofferraum-Volumen

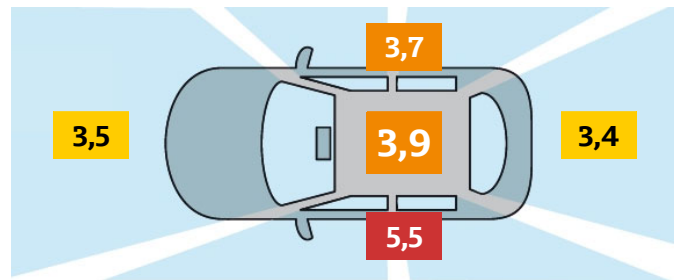
⊕ Das Ladevolumen der Ladefläche des Amarok beträgt 985 l. Im Gegensatz zum kürzlich getesteten Ford Ranger Raptor hat die Ladefläche stirnseitig eine Ausbuchtung, was in einer etwas längeren Ladefläche und damit in 25 l mehr Ladevolumen resultiert.

2,9 Kofferraum-Nutzbarkeit

Die Nutzbarkeit des Laderaums wird durch die sehr hohe Ladekante, die 86 cm über der Fahrbahn liegt, erschwert. Zudem ist der hintere Bereich des Laderaums nicht zu erreichen, ohne das Ladeabteil des Amarok zu erklimmen. Die Höhe der Ladeklappe beträgt 72 cm. An der seitlichen Bordwand (Fahrseite) gibt es einen 12 V-Anschluss (180 W). Der Ladeboden ist eben und wird nur durch die Radläufe der Hinterräder beeinträchtigt.

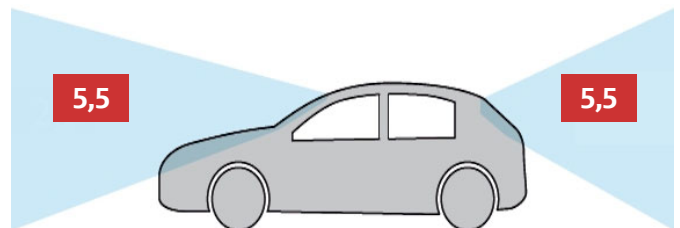
Rundumsicht

Die Rundumsichtnote informiert über die Sichtbehinderung des Fahrers durch Fensterpfosten und Kopfstützen



Vorderes und hinteres Nahfeld

Die Noten des vorderen und hinteren Nahfeldes zeigen, wie gut der Fahrer Hindernisse unmittelbar vor und hinter dem Fahrzeug erkennt.



näherung und Entfernung vom Fahrzeug ist nicht möglich. Für das schlüssellose Schließen gibt es sowohl an Fahrer- als auch auf der Beifahrertür einen Taster.

⊕ Die Türöffnungsgriffe innen sind intelligent konstruiert: Sie sind so geformt, dass das Entriegeln der Tür und das Öffnen in einer Bewegung stattfindet. Im Gegensatz zum Plattformbruder Ford Ranger, bietet das schlüssellose Zugangssystem einen ausreichenden Diebstahlschutz, und kann nicht über einen Funkverlängerer unbefugt geöffnet und gestartet werden. Zudem lässt sich die Funktion auf Wunsch über das Bediensystem deaktivieren. Weiterführende Informationen gibt es unter www.adac.de/keyless.



Die sehr tiefe, aber auch niedrige Ladefläche, fasst enorme 985 l Ladung. Die rutschige Oberfläche sorgt allerdings dafür, dass sich dieses munter in den Tiefen des Laderaums verteilt. Das macht den verstellbaren Laderaumtrenner aus dem Zubehörprogramm sinnvoll.

⊕ Positiv zu erwähnen ist, dass die optionale elektrische Laderaumabdeckung sowohl mit Hilfe eines Tasters an der Ladefläche, als auch via Fernbedienung geöffnet und geschlossen werden kann.

3,4 Kofferraum-Variabilität

Besonders variabel zeigt sich die Ladefläche des Amarok nicht. Sie ist eindeutig für das Transportieren von größeren, schweren Gegenständen gemacht und nicht für losen Kleinkram. So gibt es vier Verzurrösen, aber keine weiteren Ablagefächer oder ähnliches. Zudem ist die Laderaumschutzwanne aus einem Kunststoff, der sich zwar robust anfühlt, aber wenig mechanischen Grip für die Sicherung der Ladung bietet. Bei Dunkelheit bieten zwei LED-Leuchten links und rechts an den Bordwänden eine Mindest-Beleuchtung. Die Ladeklappe hat ein ziemlich hohes Eigengewicht und benötigt durchaus eine kräftige Hand beim Klappen. Praktisch: Sie hat zwei angedeutete Aussparungen für Getränke und kann als Sitzgelegenheit oder zum Besteigen des Laderaums verwendet werden (Belastbarkeit: bis 220 kg) Zudem bietet sie links und rechts eine sogenannte Klemmtasche zur Befestigung einer Schraubzwinge, um die Ladeklappe als Arbeitsfläche zu benutzen.



Die sehr hohe Ladekante macht das Be- und Entladen zu einer kräftezehrenden Tätigkeit.

⊕ Optional ist ein Transport- und Schienensystem für die Ladefläche erhältlich.

2,5 INNENRAUM

2,7 Bedienung

Das Bedien- und Anzeigekonzept des VW Amarok wird durch eine volldigitale 12-Zoll-Instrumentenkombination, einen 12-Zoll-Zentralmonitor sowie haptische Bedienelemente aufgebaut. Die Bedienung des Zentraldisplays geschieht rein über Touch-Eingaben. Der Bildschirm ist hochkant verbaut und nicht zum Fahrer gedreht. Die Menüstruktur ist logisch aufgebaut, darüber hinaus geben kleine Infobuttons neben den jeweiligen Punkten im Einstellungsmenü eine Erklärung der Funktionen. Ein Feature, das die Fahrzeugbedienung in Zeiten immer größerer Funktionsumfänge und neuer Bezeichnungen erheblich erleichtert. Die Reaktion des Monitors ist zumeist einwandfrei, nur selten kommt es zu Eingabeverzögerungen. Die Ablesbarkeit ist dank der hohen Auflösung, Helligkeit und guter Entspiegelung sehr gut. Gleiches gilt für die digitale Instrumentenkombination. Unterhalb des Zentralmonitors platziert VW eine Reihe von Direktwahltasten für Funktionen wie die Klimaautomatik, die Fahrassistenzsysteme oder die Parkhilfen. Allerdings ist die komplette Bedieneinheit der Klimaautomatik, im Gegensatz zum Plattform-Bruder Ford Ranger, in das Touchdisplay gewandert, und es fehlen Schnellwahltasten für häufig genutzte Funktionen wie Navigationssystem, Radio oder die Fahrzeugeinstellungen. Der Wechsel der Innenraumtemperatur oder die Aktivierung von Sitz- und Lenkradheizung

geschieht über kleine Touch-Felder und ist somit nicht zuletzt im Gelände-Betrieb deutlich erschwert. Immerhin haben die Wolfsburger beim Amarok anstelle der VW-typischen Slider einen Drehregler für die Lautstärke verbaut, der sich in jeder



Für ein Nutzfahrzeug kann sich der Amarok im Innenraum durchaus sehen lassen. Die Verarbeitungsqualität ist ordentlich, die Materialien im Innenraum machen einen wertigen Eindruck. Die Bedienung ist nach kurzer Eingewöhnung überwiegend funktionell, allerdings vermisst man das vom weitgehend gleichen Ford Ranger bekannte separate Bedienteil der Klimasteuerung.

Fahrsituation sicher bedienen lässt. In Summe gewöhnt man sich dennoch schnell an die Bedienlogik des Amarok und findet sich in den vielen Menüs gut zurecht.

2,7 Multimedia/Konnektivität

Das serienmäßige Infotainmentsystem des Amarok umfasst: ein Digital-Radio (DAB+), eine Bluetooth-Freisprecheinrichtung und -Audiostreaming, eine induktive Ladeschale, zwei USB-Anschlüsse (USB-A/-C vorn) sowie eine Smartphone-Integration per Apple CarPlay und Android Auto (kabellos). Die Sprachsteuerung kann erweiterte Befehle verarbeiten; beispielhaft: "Mir ist kalt, erhöhe die Innenraumtemperatur", "Bringe mich nach Hause". Doch Vorsicht: Ein Navigationssystem ist im Basis-Paket nicht enthalten. Wählt man das Paket inklusive Navigation (ab ca. 800 Euro), zeigt das System Verkehrsdaten in

⊖ Der Bordcomputer umfasst lediglich zwei Trip-Zähler, aber keine Aufzeichnung ab Tankstopp oder für Langzeit.

Echtzeit an und gibt u.a. Auskunft über öffentliche Parkplätze und Parkhäuser. Ebenfalls optional ist das Soundsystem von Harman/Kardon mit acht Lautsprechern und einem Subwoofer. Vollwertige Nutzerprofile lassen sich nicht anlegen, allerdings können Fahrbeschränkungen auf den Fahrzeugschlüssel konfiguriert werden. Das Löschen von privaten Daten wie z.B. Navigationszielen ist möglich; wirklich differenzierte Einstellungen für die Privatsphäre bietet der Amarok nicht. Positiv hinsichtlich Transparenz: Nach dem Fahrzeugstart wird der Fahrer gefragt, ob der Amarok online gehen soll oder nicht.

2,0 Raumangebot vorn

⊕ Das Raumangebot des Amarok bietet auch großgewachsenen Fahrern ausreichend Platz. Die Messungen zeigen: Die Beinfreiheit reicht für Personen bis zu einer Größe von 1,95 m; die Kopffreiheit sogar für Personen mit 2,10 m

Körpergröße. Das subjektive Raumgefühl fällt ebenfalls positiv aus, wobei der optionale dunkle Dachhimmel schon etwas drückt. Die Innenbreite bietet den Insassen der ersten Sitzreihe mehr als genug Platz - hier fühlt man sich nicht beengt.

2,4 Raumangebot hinten

⊕ Auf der zweiten Sitzreihe kann der Amarok zwar nicht mit den großzügigen Platzverhältnissen der ersten Reihe aufwarten, bietet aber dennoch ein ordentliches Raumangebot. Die Beinfreiheit reicht für Personen bis 1,90 m Körpergröße, die Kopffreiheit sogar für 1,95 m große Personen. Die Innenraumbreite reicht für zwei Erwachsene nebeneinander locker aus, für drei Leute wird es eng - daher nur für kürzere Strecken sinnvoll.



Im Fond finden Personen bis zu einer Körpergröße von 1,90 m Platz.

2,9 Innenraum-Variabilität

Der Amarok bietet einige praktische Ablagemöglichkeiten. So findet sich oberhalb des abschließbaren und beleuchteten Handschuhfachs ein weiteres Fach, in dem kleinere Gegenstände, die schnell griffbereit sein sollen, verstauen lassen. Darüber hinaus bietet der Amarok ein Fach unter der Mittelarmlehne und ein Brillenfach in der Dachkonsole. In die beiden Cupholder in der Mittelkonsole passen bis zu 0,5 l große Flaschen; klassische Dosen werden allerdings nicht sicher

gehalten. In die Türverkleidungen passen vorn und hinten sogar jeweils zwei Flaschen (0,5 l und 1 l; und 2x 0,5 l). Für die Fondpassagiere bieten geschlossene Lehnentaschen weitere Verstaumöglichkeiten.

2,8 KOMFORT

3,4 Federung

Das Fahrwerk des Amarok ist grundsätzlich ausgewogen und speziell für einen Pick-up recht komfortabel. Im Stadtverkehr und bei Einzelhindernissen überzeugt es mit geringen Fahrwerksgeräuschen bei ordentlichem Komfort. Allerdings sprechen die beiden Achsen auf Grund ihrer Bauart spürbar unterschiedlich auf Anregungen an. Während die Vorderachse (Doppelquerlenker-Achse) Unebenheiten recht solide pariert, arbeitet die Hinterachse (Starrachse mit längsliegenden Blattfedern) eher ruppig und wenig sensibel. Zudem sind bei höheren

Geschwindigkeiten Zitterbewegungen wahrzunehmen, welche sich über die Sitze auf die Insassen übertragen und immer eine leichte Unruhe in die Fahrgastkabine bringen. Auf der Landstraße zeigt der Amarok deutliche Karosserie-Bewegungen, fühlt sich dabei aber immer noch ausreichend angebunden an. In Summe vereint der Amarok die Vorteile der Starrachse (Beladung, Offroad-Fähigkeit) ordentlich mit dem gleichzeitigen Anspruch auf Fahrkomfort und zählt damit zu den komfortabelsten Pick-ups.

2,5 Sitze

⊕ Der Fahrersitz lässt sich vollelektrisch (10-Wege) in Längsrichtung, Höhe und Lehnenneigung verstellen. Zudem gibt es eine Neigungsverstellung der Sitzfläche und eine Zweiwege-Lordosenstütze. Der Beifahrersitz (8-Wege) verfügt im Serienumfang nicht über eine Lordosenstütze; der Aufpreis liegt bei mächtigen 800 Euro. Der grundsätzliche Komfort der Vordersitze ist gut: Die Polster sind körpergerecht geformt und bieten auch auf längeren Strecken einen angenehmen

Komfort, der Seitenhalt ist ordentlich. Die Rückbank ist mäßig konturiert und bietet daher einen geringeren Seitenhalt, sie ist aber angenehm gepolstert und somit auch für längere Strecken zu empfehlen - wengleich die Lehnenneigung etwas steil ausfällt. Der Mittelsitz ist weniger komfortabel und schmal geschnitten, weswegen er sich nur für kürzere Strecken eignet. Alle Sitze verfügen auf der Sitzfläche über einen perforierten Bezug, der das Sitzklima verbessert.

2,8 Innengeräusch

Der gemessene Innengeräuschpegel beträgt 67,0 dB(A) bei 130 km/h, womit der VW zu den am bestgedämmten Pick-ups zählt. Antriebsseitig klingt der Amarok diesel-typisch kernig, wird dabei aber nie unangenehm laut. In puncto Fahrgeräusche sind die Gelände-Reifen und die kantige Karosserieform die Haupt-Geräuschquellen. Das Abrollgeräusch ist deutlich

präsent und wird mit zunehmender Geschwindigkeit lauter, aber nie störend. Windgeräusche sind, ob der eher strömungsgünstigen Form, ebenfalls deutlich vernehmbar, stellen aber auch keinen echten Störfaktor da. Dass der Amarok nicht den Akustikkomfort einer gleich teuren Limousine erreicht, dürfte jedem Käufer klar sein.

2,3 Klimatisierung

⊕ Der Amarok kommt serienmäßig mit einer Zweizonen-Klimaautomatik, deren Automatikmodus in drei Intensitätsstufen einstellbar ist. Darüber hinaus zählt die Sitzheizung vorn zum Serienumfang. Eine Lenkradheizung ist gegen Aufpreis zu haben. Weiter verfügt er über eine mittels

Heizdrähten beheizte Frontscheibe sowie abgedunkelte Scheiben im Fond. Eine Standheizung kann optional gewählt werden. Die vorderen Ausströmer besitzen keine separate Luftmengenjustierung, können also nur in der Richtung angepasst werden.

2,1 MOTOR/ANTRIEB

2,0 Fahrleistungen

⊕ Der Testwagen verfügt über die Top-Motorisierung der Baureihe: den von Ford entwickelten Dreiliter-Sechszylinder mit 240 PS und 600 Nm. Damit ist der Amarok für die alltäglichen Fahraufgaben sehr gut motorisiert und auch für den Einsatz als potentes Zufahrzeug gerüstet. Die Fahr-

leistungsmessungen spiegeln den kräftigen Antrieb wieder: Der Überholvorgang von 60 auf 100 km/h gelingt in flotten 5,3 s. Von 80 auf 120 km/h geht es in 7,4 s. Das Anfahrverhalten von 15 auf 30 km/h (Einfädel- und Spurwechselmanöver) ist mit 1,5 s zügig. Den Standardsprint von 0 auf 100 km/h gibt VW

mit 8,8 s an, die Höchstgeschwindigkeit wird bei 190 km/h elektronisch abgeregelt - bemerkenswerterweise 10 km/h über

der Maximalgeschwindigkeit des stärksten Plattformderivats, dem Ranger Raptor.

2,8 Laufkultur/Leistungsentfaltung

Der V6-Diesel spricht recht zügig und nur mit einer kurzen Verzögerung auf Gaspedaleingaben an. Die Leistung lässt sich gut dosieren und entfaltet sich recht harmonisch. Nach einer kurzen Verzögerung beschleunigt der Amarok im niedrigen bis mittleren Drehzahlbereich dank Turbo-Aufladung druckvoll und lässt erst im obersten Drehzahlbereich nach. Das Vibrationsverhalten ist gut bis ordentlich. Im kalten Betriebszustand

dringen durch den rauen Motorlauf deutliche Vibrationen in die Fahrgastzelle, ist die Betriebstemperatur erreicht, läuft der Motor im mittleren Drehzahlbereich kultiviert. Bei untertouriger Fahrweise ist ein deutliches Brummen wahrzunehmen, hohe Lastanforderungen quittiert der Diesel mit typischem Knurren.

1,9 Schaltung/Getriebe

⊕ Die 10-Gang-Automatik mit zweistufigem Verteilergetriebe stammt ebenfalls von Ford. Sie schaltet präzise und ruckfrei, sofern eine Voraussetzung gegeben ist: Die passende Getriebetemperatur ist erreicht. Ist das Getriebe kalt, agiert es dagegen mitunter recht unsanft. Die zehn Fahrstufen ermöglichen kleine Schaltsprünge und erlauben eine weite Spreizung. Der erste Gang ist sehr kurz übersetzt, was im Gelände von Vorteil ist; die anwählbare Untersetzung bietet im "4L-Modus" noch mehr Zugkraft im Offroad. Gleichzeitig ist die

Übersetzung im höchsten Gang ziemlich lang: Bei Tempo 130 rotiert die Kurbelwelle mit entspannten 2.100 Touren. Die Schaltwege und das Schaltschema des Gangwahlhebels in der Mittelkonsole sind leichtverständlich und intuitiv. Wird der Amarok nicht im Park-Modus abgestellt, wandert der Gangwahlhebel von selbst in die Parkstellung. Der Rückwärtsgang lässt sich schnell einlegen und der Gangwechsel wird nahezu unmittelbar umgesetzt. Eine Auto-Hold-Funktion hat der Amarok serienmäßig an Bord.

4,3 FAHREIGENSCHAFTEN

3,2 Fahrstabilität

Im Pylonen-Parkour des ADAC-Ausweichetest tut sich der große und massige Amarok schwer. Die indirekte Lenkung ist unpräzise, die Vorderräder setzen die Lenkbefehle verzögert um, das Gripniveau der "Highway-Terrain"-Bereifung liegt weit unter Pkw-Niveau. Der Aufbau gerät sehr stark in Bewegung, nickt und wankt. Der Amarok schiebt unerbittlich über die Vorderräder und gerät damit in den simulierten Gegenverkehr. Nichtsdestotrotz bleibt er dank gut regelndem ESP stabil und droht

nicht mit einem ausbrechenden Heck. Die Fahrdynamik auf Asphalt ist träge, wenngleich sich der Amarok ordentlich schlägt. Die Anfahrtraktion im "4A"-Allradmodus ist selbst bei Nässe sehr gut, im "2H"-Heckantriebsmodus können die Räder für einen kurzen Moment durchdrehen, werden dann aber durch die Traktionskontrolle eingefangen, bevor das Heck ausschert. Der Geradeauslauf auf der Autobahn ist gut.

3,0 Lenkung

Die Lenkung des Amarok ist im Vergleich mit modernen Pkw unpräzise und träge im Ansprechverhalten. Gewöhnt man sich daran, fährt es sich dank angenehmer Bedienkräfte entspannt im großen VW-Pick-up. Allerdings gelingt es dem Amarok nicht komplett, die Vibrationen der grobstolligen Highway-

Terrain-Bereifung vom Lenkrad fernzuhalten. Die Übersetzung ist mit 3,4 für einen Pick-up noch relativ direkt gewählt, wenngleich man im Stadtverkehr und beim Rangieren im Vergleich zu einem PKW einen erhöhten Lenkaufwand in Kauf nehmen muss.

4,8 Bremse

⊖ Das Ansprechverhalten der Bremse ist einwandfrei, wenngleich der Bremsweg auch wegen der Highway-Terrain-Reifen zu lang ausfällt. Bei einer Vollbremsung aus 100 km/h benötigt der Pick-up 41,7 m zum Anhalten (Mittelwert aus zehn

Bremsungen) Fahrer des Amarok müssen sich jederzeit über den im Vergleich zu Pkw längeren Bremsweg von einigen Metern bewusst sein und ihre Fahrweise dementsprechend anpassen. Während ein kürzlich getesteter VW ID.3 bei einer

Vollbremsung aus 100 km/h bereits steht, ist der Amarok an dieser Stelle noch mit knapp 35 km/h unterwegs - die Folgen kann sich jeder ausmalen.

1,5 SICHERHEIT

0,6 Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

⊕ Der Amarok bietet im Bezug auf seine Assistenzsysteme eine große Auswahl, wenngleich das ein oder andere Komfort- und Sicherheitsfeature auch gegen Aufpreis nicht erhältlich ist. In der Testwagenkonfiguration beobachtet der Amarok den Verkehr per Kamera sowie Radar und warnt vor einem zu geringen Abstand zum Vordermann, vor drohenden Kollisionen und leitet selbstständig eine Notbremsung ein - auch beim Rückwärtsrangieren. Zudem warnt der Amarok vor Objekten im toten Winkel und beim Spurwechsel vor Hindernissen in der Zielspur. Zum Fahrkomfort auf langen Strecken trägt der serienmäßige Abstandstempomat bei, der bis in hohe Geschwindigkeitsbereiche arbeitet. Zudem bietet der Amarok die Option eines klassischen Tempomats (ohne Abstandsregelung) und einen Limiter, der das Tempo stumpf abregelt. Darüber hinaus erkennt der VW Geschwindigkeitsbegrenzungen, zeigt diese dem Fahrer an und bietet eine Übernahme in den Tempomaten. In der Praxis liegt die Trefferquote der Verkehrszeichenerkennung- wie bei vielen Fahrzeugen - nicht bei 100 Prozent, weshalb die Tempolimits immer auch durch den Fahrer selbst plausibilisiert werden müssen. In puncto Spurfunktionen bietet der Amarok nur einen Spurhalteassistenten. Einen Spurführungsassistenten, der auf der Autobahn zeitweise die Fahrzeugführung übernimmt bietet VW nicht an. Eine Notbremsung signalisiert der Amarok mit flackernden Bremslichtern und aktiviert die Warnblinkanlage, sobald er den Stillstand erreicht hat. Einen Vorteil im Alltag bietet das direkte Reifendruckkontrollsystem. Es leitet die Reifendrucke nicht nur indirekt über die Raddrehzahl ab, sondern misst den Reifendruck direkt an allen vier Rädern und zeigt diese im Zentraldisplay an. Ein Druckverlust kann so schneller erkannt und dem betroffenen Rad zugeordnet werden.

⊖ Zum Testzeitpunkt sind im Online-Konfigurator alle Assistenz-Pakete mit dem Zusatz "ohne Anhängerassistent, Trailer Assist" vermerkt.

1,8 Passive Sicherheit - Insassen

Im Crashtest nach Euro NCAP-Norm erzielt der VW mit 84 Prozent der erreichbaren Punkte (Test 12/2022) ein gutes Ergebnis. Insgesamt fährt der Amarok ein Fünf-Sterne-Ergebnis ein. Er bietet Front-, Seiten-, durchgehende Kopf-, und Knieairbags vorn. Zudem gibt es einen Center-Airbag, der sich vorn

DIE ASSISTENZSYSTEME IN DER ÜBERSICHT

	ESP	Serie
	Abstandswarnung	Serie
	Kollisionswarnung	Serie
	City-Notbremssystem	Serie
	Vorausschauendes Notbremssystem	Serie
	Vorausschauender Kreuzungsassistent	Serie
	Vorausschauendes Fußgänger-Notbremssystem	Serie
	Querverkehrserkennung beim Rückwärtsfahren	Serie
	Geschwindigkeitsbegrenzer	Serie
	Tempomat	Serie
	Abstandsregeltempomat	Serie
	Autobahn-/Stauassistent	nicht erhältlich
	Verkehrszeichenerkennung	Serie
	Spurassistent	Serie
	Totwinkelassistent	Serie
	Spurwechselautomatik	nicht erhältlich
	Ausweichassistent	Serie
	Notfallassistent	nicht erhältlich
	Ausstiegswarnung	nicht erhältlich
	Müdigkeitswarner	Serie
	Head-up-Display	nicht erhältlich
	Warnblinker/Flashing Brake Light bei Notbremsung	Serie
	Reifendruck-Kontrollsystem	Serie (direkt messend)

zwischen den beiden Sitzen entfaltet. Die vorderen Kopfstützen reichen für Personen bis etwa 1,90 m Größe. Die Kopfstützen auf der zweiten Sitzreihe bieten nur für Personen bis 1,70 m Körpergröße einen ausreichenden Schutz. Vorn werden die Insassen aktiv ermahnt, sich anzugurten. Für die hinteren Passagiere wird dem Fahrer angezeigt, welche Gurte angelegt sind;

2,2 Kindersicherheit

Die Kindersicherheit wird von Euro NCAP mit 90 Prozent als gut bewertet (Test 12/2022). Für die Montage von Kindersitzen bietet der VW eine i-Size-Freigabe auf den beiden äußeren Sitzen im Fond. Für eine Befestigung mittels Top-Tether müssen die Rückenlehnen umständlich nach vorne geklappt werden. Die Montage einer Kindersitz-Basisstation gestaltet sich selbst mit einer Einführhilfe unhandlich, ist aber möglich. Zudem schränken die schwer zu demontierenden Kopfstützen die Montage von hohen Kindersitzen ein. Der Mittelsitz der Rückbank verfügt wie üblich nicht über eine Isofix-Verankerung - mit dem Gurt lassen sich Kindersitze nicht zufriedenstellend befestigen, da der Abstand zwischen Gurt und Schloss zu gering für die vom ADAC getesteten, gängigen Kindersitze ist. Eine Montage von drei Kindersitzen gleichzeitig ist auf der Rückbank nicht möglich. Die Airbagabschaltung erfolgt über das Insassenerkennungssystem. Dieses erkennt, ob sich eine erwachsene Person oder ein Kind im Kindersitz auf dem Beifahrersitz befindet. Die Kindersicherung der Fond-Türen geschieht mittels Fahrzeugschlüssel und ist damit von den Kindern nicht ohne Weiteres manipulierbar.

2,9 Fußgängerschutz

Der Fußgängerschutz wird von Euro NCAP mit 74 Prozent bewertet (Test 12/2022). Der Schutz des Kopfes ist dabei je nach Aufprallzone gut bis ausreichend, wobei die Vorderkante der Motorhaube das größte Verletzungsrisiko birgt. Der Stoßfänger bietet einen ausreichenden bis guten Schutz für die Beine der Fußgänger; der Schutz des Beckens ist überwiegend gut. Das City-Notbremssystem zeigte bei der Reaktion auf Fußgänger

3,3 UMWELT/ECOTEST

5,5 Verbrauch/CO₂

⊖ Der Verbrauch des Amarok im Ecotest fällt mit 10,2 l/100 km hoch aus. Damit verbunden ist eine CO₂-Bilanz von 315 g/km. In der Ecotest-Wertung gibt es für diesen CO₂-Ausstoß keinen der 60 möglichen Punkte. Innerorts verbraucht der Amarok 10,0 l, außerorts 8,9 l und auf der Autobahn hohe 12,2 l/100 km.

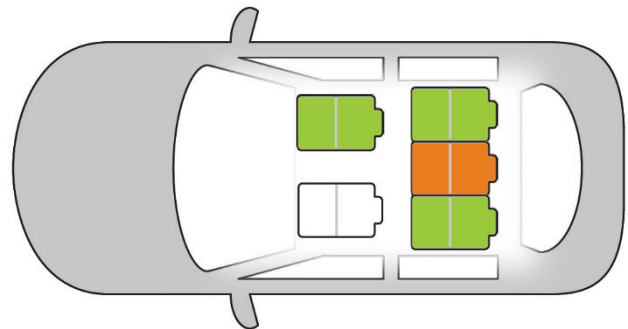
beim Abschnallen während der Fahrt ertönt ein Warnsignal und die Anzeige erscheint erneut.

⊖ Warndreieck und Verbandskasten befinden sich unterhalb der Rücksitzbank und können so mitunter schlecht erreichbar sein.

⊖ Auf dem Beifahrersitz gibt es keine Isofix-Anbindung.

Kindersitze

Die Grafik zeigt, welcher Sitzplatz sich wie gut für Kindersitze eignet.



Notenskala

■ sehr gut (0,6 – 1,5)
 ■ gut (1,6 – 2,5)
 ■ befriedigend (2,6 – 3,5)
 ■ ausreichend (3,6 – 4,5)
 ■ mangelhaft (4,6 – 5,5)

angemessene Ergebnisse, auf Fahrradfahrer reagierte es sogar gut. Kollisionen wurden in den meisten Fällen vermieden.

Verbrauch

Kraftstoffverbrauch in l/100 km – Durchschnittswerte für Fahrzeuge mit Dieselmotor (D) und mit Ottomotor (B).

Stadt-Kurzstrecke	10,0	
Durchschnitt	6,0 D	7,7 B
Landstraße	8,9	
Durchschnitt	4,8 D	5,6 B
Autobahn	12,2	
Durchschnitt	6,6 D	7,6 B
Gesamtverbrauch	10,2	
Durchschnitt	5,5 D	6,5 B

1,0 Schadstoffe

⊕ Zumindest hat der Amarok seine Schadstoffemissionen ordentlich im Griff. Und das, obwohl im ADAC Ecotest unter erschwerten Bedingungen gemessen wird, also mit höheren Lasten als bei der Homologationsmessung. Der Pick-up

erreicht 50 von 50 Punkten und damit die volle Punktzahl im Schadstoffkapitel. In Summe erreicht der Amarok 50 Punkte im ADAC Ecotest, dies reicht für drei Sterne.

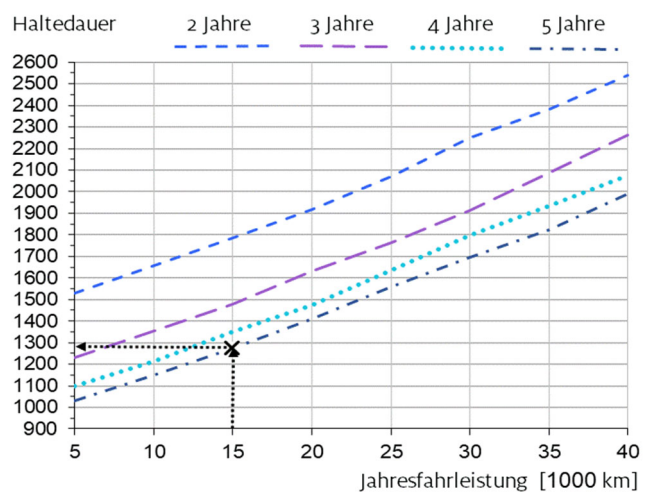
4,6 AUTOKOSTEN

4,6 Monatliche Gesamtkosten

Der Amarok startet in der mittleren Ausstattungsvariante "Style" mit dem V6-Diesel-Motor bei 62.365 Euro. Der Vierzylinder-Diesel mit 170 PS und Schaltgetriebe startet bereits bei 47.122 Euro. Der Testwagenpreis mit nahezu kompletter Ausstattung beläuft sich auf 72.052 Euro. Zu Teilen etwas verwunderlich sind die Aufpreispolitik und die Transparenz der Sonderausstattungs Pakete. Beispielhaft: Volkswagen Nutzfahrzeuge veranschlagt für ein Upgrade der Beifahrersitzverstellung von der 8-Wege- auf die 10-Wege-Verstellung einen Aufpreis von knapp 800 Euro, ohne zu nennen, welche Funktionalität der Kunde genau zusätzlich bekommt. Weiter sind die Inhalte der Fahrassistentenpakete inhaltlich nur mühevoll voneinander zu trennen und schlichtweg unübersichtlich dargestellt. Weitere Beispiele: Dass es sich bei Lederausstattung "Savona" um einen Mix aus Echt- und Kunstleder handelt wird nicht kommuniziert, genauso, ob der Amarok Apple CarPlay oder Android Auto unterstützt. In Summe leidet die Transparenz dem Kunden gegenüber, zumal es auch keine verbindliche Preisliste gibt. Positiv stimmt die Garantie: Volkswagen Nutzfahrzeuge gewährt zwei Jahre Herstellergarantie und drei Jahre Anschlussgarantie, bis zu einer Laufleistung von 100.000 km, on top.

Gesamtkosten pro Monat in Euro

Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 1271 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 5 Jahren Haltedauer).



DIE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

Typ	Amarok Doppelkabine 2.0 TDI SCR 4MOTION	Amarok Doppelkabine 2.0 TDI SCR Life 4MOTION	Amarok Doppelkabine 3.0 V6 TDI SCR Style 4MOTION Automatik
Aufbau/Türen	PK/4	PK/4	PK/4
Zylinder/Hubraum [ccm]	4/1996	4/1996	6/2993
Leistung [kW (PS)]	125 (170)	151 (205)	177 (240)
Max. Drehmoment [Nm] bei 1/min	405/1750	500/2000	600/2250
0-100 km/h [s]	11,6	10,6	8,8
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	180	180	190
Verbrauch pro 100 km lt. Hersteller (NEFZ/WLTP)	8,60/8,6 D	9,10/9,1 D	10,1/10,1 D
CO2 [g/km] lt. Hersteller (NEFZ/WLTP)	226/226	239/239	265/265
Versicherungsklassen KH/VK/TK	n.b.	n.b.	n.b.
Steuer pro Jahr [Euro]	185	198	198
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	1030	1115	1264
Preis [Euro]	47.122	52.798	62.366

Aufbau

ST = Stufenheck
 SR = Schrägheck
 CP = Coupe
 C = Cabriolet
 RO = Roadster

KT = Kleintransporter
 HKB = Hochdachkombi
 TR = Transporter
 BU = Bus
 SUV = Sport Utility Vehicle

KB = Kombi
 GR = Van
 GE = Geländewagen
 PK = Pick-Up

Versicherung

KH = KFZ-Haftpfl.
 VK = Vollkasko
 TK = Teilkasko

Kraftstoff

N = Normalbenzin
 S = Superbenzin
 SP = SuperPlus
 D = Diesel
 FG = Flüssiggas
 G = Erdgas
 E = Strom

HERSTELLERANGABEN

V6-Turbo-Diesel, SCR-Kat mit DPF	
Hubraum	2.993 ccm
Leistung	177 kW/240 PS bei 3.250 1/min
Maximales Drehmoment	600 Nm bei 2.250 1/min
Kraftübertragung	Allrad aut. zuschaltend
Getriebe	10-Gang-Automatikgetriebe
Höchstgeschwindigkeit	190 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	8,8 s
Verbrauch pro 100 km (WLTP)	10,1 l
CO ₂ -Ausstoß	265 g/km
Stirnfläche/c _w -Wert	n.b.
Klimaanlage Kältemittel	R1234yf
Reifengröße (Serie vo./hi.)	255/65 R18
Länge/Breite/Höhe	5.350/1.910/1.884 mm
Leergewicht/Zuladung	2.367/983 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	n.b.
Anhängelast ungebremst/gebremst	750/3.500 kg
Stützlast/Dachlast	210/85 kg
Tankinhalt	80 l
Garantie Allgemein/Rost	2 Jahre/12 Jahre
Produktion	Silverton, Südafrika

ADAC Messwerte

Überholvorgang 60-100 km/h (in Fahrstufe D)	5,3 s
Elastizität 60-100 km/h	-
Drehzahl bei 130 km/h	2.100 1/min
Bremsweg aus 100 km/h	41,7 m
Reifengröße Testwagen	255/55 R20 110V
Reifenmarke Testwagen	Goodyear Wrangler Territory HT
Wendekreis links/rechts	13,4/13,3 m
Ecotest-Verbrauch	10,2 l/100km
Stadt/Land/BAB	10,0/8,9/12,2 l/100km
CO ₂ -Ausstoß Ecotest	268 g/km (WTW* 315 g/km)
Reichweite	780 km
Innengeräusch 130 km/h	67,0 dB(A)
Fahrzeugbreite (inkl. Außenspiegel)	2.215 mm
Leergewicht/Zuladung	2.408/892 kg
Kofferraum normal/geklappt/dachhoch	985/-/l

KOSTEN (pro Monat, fünfjährige Haltung, 15.000 km/Jahr)

Betriebskosten	255 Euro	Werkstattkosten	132 Euro
Fixkosten	183 Euro	Wertverlust	702 Euro
Monatliche Gesamtkosten	1271 Euro		
Steuer pro Jahr	825 Euro		
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	22/22/23		
Basispreis Amaro Doppelkabine 3.0 V6 TDI SCR Style 4MOTION Aut.	62.366 Euro		

INFORMATIONEN ZUM TESTFAHRZEUG

Pressefahrzeug	EZ: 11.05.2023
Testwagenpreis inkl. Sonderausstattung	72.052 Euro
Km-Stand bei Testbeginn	10.055 km
Auffälligkeiten/Mängel	keine

Dieser ADAC Autotest wurde nach dem seit 01.02.2019 gültigen Testprotokoll erstellt und ist nicht mit älteren Autotests vergleichbar. Die Autokosten basieren auf dem seit 01.02.2019 gültigen Berechnungsmodell. Stets aktuelle Autokosten aller Modelle finden Sie unter www.adac.de/autokosten. Alle Bewertungen wurden nach strengen Qualitätsvorgaben und nach bestem Wissen und Gewissen erstellt. Für die Richtigkeit aller erhobenen Daten und Aussagen wird die Haftung ausgeschlossen. Alle Angaben ohne Gewähr. *WTW: (Well-to-Wheel): Der angegebene CO₂-Ausstoß beinhaltet neben den gemessenen CO₂-Emissionen auch die CO₂-Emissionen, welche für die Bereitstellung des Kraftstoffs entstehen. Durch die Well-to-Wheel Betrachtung ist eine bessere Vergleichbarkeit mit alternativen Antriebskonzepten (z.B. E-Fahrzeug) möglich. ¹ Steuer nach WLTP-Zyklus für Fahrzeug in Serienausstattung. Die individuelle Steuer kann hiervon abweichen.

Notenskala

■ sehr gut (0,6 – 1,5)
 ■ gut (1,6 – 2,5)
 ■ befriedigend (2,6 – 3,5)
 ■ ausreichend (3,6 – 4,5)
 ■ mangelhaft (4,6 – 5,5)

AUSSTATTUNG

TECHNIK (* im Testwagen vorhanden)

Adaptives Fahrwerk	-
Scheinwerfer Xenon/LED/Laser	-/Serie/-
Abbiege-/Kurvenlicht	Serie/-
Regen-/Lichtsensoren	Serie
Fernlichtassistent	Serie
Tempomat/Limiter/ACC	Serie
Einparkhilfe vorn/hinten	Serie
Parklenkassistent	1017 Euro (Paket)
Rückfahrkamera/360°-Kamera	Serie/1017 Euro (Paket)
Head-up-Display	-
Verkehrszeichenerkennung	Serie
Schlüsselloses Zugangssystem	Serie

SICHERHEIT

Seitenairbag vorn/hinten	Serie/-
Kopfairbag vorn/hinten	Serie
Knieairbag Fahrer/Beifahrer	Serie
Kollisionswarnung/Notbremssystem	Serie
Fußgänger-/City-Notbremsfunktion	Serie
Spurassistent	Serie
Spurwechselsassistent	Serie

INNEN

Radio/CD/USB/DAB	Serie/-/Serie/Serie
Bluetooth-Freisprecheinrichtung	Serie
Navigationssystem	1523 Euro° (Paket)
Elektrische Fensterheber vorn/hinten	Serie
Klimaanlage manuell/automatisch	-/Serie
Autom. abblend. Innen-/Außenspiegel	Serie/-
Sitzheizung vorn/hinten	Serie/-
Lenkradheizung	148 Euro°
Höheneinstellbarer Fahrer-/Beifahrersitz	Serie
Rücksitzlehne umklappbar	Serie

AUSSEN

Anhängerkupplung	Serie
Metalllackierung	684 Euro°
Schiebedach/Panoramaglasdach	-

TESTURTEIL

AUTOTEST (ohne Autokosten)

2,7

AUTOKOSTEN

4,6

KATEGORIE	NOTE	KATEGORIE	NOTE
Karosserie/Kofferraum	2,6	Motor/Antrieb	2,1
Verarbeitung	3,1	Fahrleistungen	2,0
Alltagstauglichkeit	2,7	Laufkultur/Leistungsentfaltung	2,8
Licht und Sicht	3,0	Schaltung/Getriebe	1,9
Ein-/Ausstieg	3,0	Fahreigenschaften	4,3
Kofferraum-Volumen	1,0	Fahrstabilität	3,2
Kofferraum-Nutzbarkeit	2,9	Lenkung	3,0
Kofferraum-Variabilität	3,4	Bremse	4,8
Innenraum	2,5	Sicherheit	1,5
Bedienung	2,7	Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme	0,6
Multimedia/Konnektivität	2,7	Passive Sicherheit - Insassen	1,8
Raumangebot vorn	2,0	Kindersicherheit	2,2
Raumangebot hinten	2,4	Fußgängerschutz	2,9
Innenraum-Variabilität	2,9	Umwelt/EcoTest	3,3
Komfort	2,8	Verbrauch/CO ₂	5,5
Federung	3,4	Schadstoffe	1,0
Sitze	2,5		
Innengeräusch	2,8		
Klimatisierung	2,3		

Stand: Oktober 2023

Test und Text: Dipl.-Ing. (FH) Andreas Milkutak