

Supertest VW Amarok 4Motion Bi-TDI: Der Volkswagen-Pickup im Härtestest

Text/Bilder von Torsten Seibt aus „www.4WheelFun.de“ im August 2011
Layout dieser Fassung erstellt für „www.FKVV.de“ von Dr. Klaus Urban

Testbericht

Jetzt wird´s ernst: der VW Amarok muss im 4Wheel-Fun-Supertest beweisen, ob die VW-Ingenieure ihre Hausaufgaben gemacht haben. Ist der Offroader der beste Pickup?

Mit dem Einstieg in den Pickup-Markt hat Volkswagen für viel Aufsehen gesorgt. Schließlich trifft der VW Amarok auf seit Jahrzehnten etablierte Wettbewerber aus Japan, die den Markt bislang unter sich aufteilen. Das Rad neu erfinden funktioniert in diesem Segment kaum: die Kundschaft hat ein exakt umrissenes Nutzungsschema und ein bestimmtes Budget – weder mit überbordendem, teurem Luxus noch mit extravaganter neuer Technik lassen sich da Punkte sammeln.

VW Amarok mit konservativer Technik

Entsprechend konservativ fällt auch das Layout des VW Amarok aus – Leiterrahmen, hinten Starrachse an Blattfedern und, zumindest in den geländetauglichen Varianten, ein starr zuschaltbarer Allradantrieb. Die Chance, mit Permanent-Allrad und Untersetzung eine gewisse Alleinstellung auf dem Weltmarkt zu beanspruchen, wurde damit vertan. Mitsubishi bietet diese Kombination auf einzelnen Märkten in den Topversionen des L200 an.

Sofort sicht- und spürbar ist die enorme Breite des VW Amarok: 1,94 Meter ohne Spiegel, das entspricht dem aktuellen Porsche Cayenne und liegt zehn bis 15 Zentimeter jenseits dessen, was die derzeitige Konkurrenz auffährt. Extrabreit ist deshalb nicht nur die Ladefläche, sondern auch der Innenraum. Die Bewegungsfreiheit erinnert fast schon an US-Pickups der nächsthöheren Kategorie, vier Erwachsene reisen sehr bequem. Dem schließt sich das Fahr- und Federungsverhalten auf der Straße an, wo sich der VW Amarok sicher und komfortabel bewegen lässt.

Komfortables Fahrwerk im VW Amarok

Erst kurze Unebenheiten wie die Querfugen auf Beton-Autobahnen bringen an den Tag, dass im Heck eine blattgedederte Starrachse ihrer Arbeit nachgeht. Die 600 Kilometer Anreise zum Supertest-Gelände in Horstwalde ließen sich lässig abhaken, reisetauglich ist der Amarok (auch dank guter Geräuschkämmung) allemal.

Zu dieser Beurteilung gehören auch die Fahrleistungen und der Verbrauch, die sich beide auf klassenüblichem Niveau bewegen. Den extrem niedrigen Normverbrauch zu erzielen, fällt selbst bei zurückhaltender Fahrweise schwer, schon leichte Steigungen fordern dem Zweiliter-Motor deutlich mehr Kraft ab, wie sich auch eindrucksvoll an der Momentverbrauchs-Anzeige des Bordcomputers ablesen lässt. Bei normaler bis zügiger Fahrt sinkt der Verbrauch kaum unter die Zehnliter-Marke.

Im Supertest geht es ans Eingemachte

Das wussten wir allerdings bereits seit unserem ersten Test des VW Amarok in der Top-Ausstattung. Für den Supertest trat der Amarok jedoch nicht im feinen Zwirn, sondern in Arbeitsklamotten an und zeigte so auch gleich, was man tatsächlich in der Preisliste ankreuzen sollte und was für den ernsthaften Einsatz eher entbehrlich ist. Basis des Testwagens war der BiTDI-Trendline für 34.980 Euro. Dazu gesellte sich der „Robust-Bodenbelag“ aus abwaschbarem Kunststoff mit Gummimatten, Hinterachs-Differentialsperre (günstig: 678 Euro) und der Heavy-Duty-Unterfahrschutz (654 Euro). Damit ist eigentlich alles an Bord, was für den rauen Offroad-Betrieb gefragt ist, Komfort-Extras wie Klima oder Zentralverriegelung sind beim Trendline serienmäßig. Besohlt war der Testwagen mit Goodyear Wrangler AT in 245/70-16.

Große Spannung herrschte natürlich, wie sich der doppelt aufgeladene Zweiliter-Vierzylinder im Supertestgelände zurechtfinden wird. Zwar waren bereits die bisherigen Offroad-Fahrten mit dem VW Amarok vielversprechend ausgefallen, in Horstwalde sind die Anforderungen allerdings eine Kategorie härter als üblich. Wie sich der Amarok hier geschlagen hat, lesen Sie in unseren Einzelwertungen und dem Fazit.

Wertung

Unterboden

42 von 50 Punkten

Auf den ersten Blick wirkt der Amarok von unten sehr aufgeräumt. Der Unterfahrschutz ist als Gitter ausgeführt (siehe Fotoshow) und lässt so kühle Frischluft an Motor und Getriebe, ohne weniger stabil als eine durchgehende Platte zu sein. Bis auf den Mitteldämpfer des Auspuffs liegen alle Komponenten innerhalb des Leiterraumens. Die hintere Kardanwelle ist zweigeteilt und hat ein Zwischenlager. Für ernsthaften Geländeeinsatz unwürdig: die Einschraub-Abschleppösen wie bei einem Golf. Da muss für harten Dauereinsatz eine Eigenbaulösung nachgerüstet werden. Aufpassen bei Rückwärtsfahrt im Wald: die hinteren Handbrems- und ABS-Leitungen liegen unterhalb der Blattfedern exponiert. Auch der Stellmotor des Verteilernetriebes lugt über die Bodenlinie des restlichen Autos hinaus. Gut behütet ist der Tank, der in einer Rohr-Stahlblech-Konstruktion eingebettet ist. Sauber: die Heckstoßstange ist sehr stabiles Stahlblech, keine Plastikwurst.

Verschränkung

161 von 200 Punkten

Dass der VW Amarok durchaus brauchbar verschränkt, liegt an der Vorderachs-Abstimmung – da holt er die entscheidenden Millimeter gegenüber der Konkurrenz. Dennoch hebt er bereits in der ersten, leichteren Bahn kurz das Bein. Die sehr niedrige Kriechgeschwindigkeit lässt ihn ganz alleine über Verwindungs-Modul 1 marschieren. Im zweiten Modul, wo die Wellen wirklich heftig werden, muss der Fahrer ran: die zuvor perfekt arbeitende Traktionskontrolle kommt mit zwei entlasteten Rädern nicht klar, auch nicht mit höherer Raddrehzahl. Da hilft nur noch die Hinterachs-Sperre, um den auf zwei Rädern kippelnden Amarok zur Weiterfahrt zu überreden. Die Bauchfreiheit ist angenehm üppig, auch der lange Hecküberhang stört kaum. Nur an der steilsten Kuppe der Wertungsstrecke müssen wir abbrechen – keine Schande, da kam schon mancher Geländewagen weniger weit. Die Kabine verwindet sich nicht, alle Türen lassen sich problemlos öffnen und schließen. Allerdings nicht die Heckklappe, die in voller Verschränkung klemmt.

Fahrwerk

84 von 100 Punkten

Obwohl speziell die blattgefederte Hinterachse nicht zur geschmeidigsten Möglichkeit gehört, flott durch zerfurchtes Gelände zu kommen, schlägt sich der Amarok in dieser Sektion wacker. Nur einmal verursacht ein abhebendes Rad einen kurzen Rutscher, ansonsten bleibt die Radführung Herr der Lage. Beeindruckend ist die Performance bei der Bergauffahrt: die meistert der VW Amarok im Standgas ohne Zutun des Fahrers mit perfekt eingreifender Traktionskontrolle – besser als viele waschechte Geländewagen. Hut ab!

Steigfähigkeit

187 von 200 Punkten

Die Steigungsbahnen sind die Paradedisziplin für den Amarok. Mit automatisch erhöhter Leerlaufdrehzahl erklimmt er ohne Gas zu geben selbst die steilste Prüfbahn. Anhalten in der Steigung ist dank der Berganfahrhilfe komfortabel möglich, drei Sekunden hält sie den Wagen fest (übrigens auch bei Bergabfahrt). Das Wiederanfahren in der Steigung läuft mühelos ohne Kupplungs-Akrobatik. Die Feststellbremse hält den Zweitonner auch in der steilsten Bahn. Die Bergabfahrhilfe lässt sich nicht abstellen, sie wird bei geschalteter Untersetzung automatisch aktiv. Die Motorbremse im besonders kurz abgestuften ersten Gang genügt für die 45%-Abfahrt, ab diesem Gefälle übernimmt die Elektronik. Lupenreine Vorstellung!

Handling

71 von 100 Punkten

Leistungsmäßig hat der Amarok keine Probleme, auf der tiefsandigen Handlingstrecke ordentlich Druck zu machen. Die exakte Lenkung macht wenig Mühe, der breite Pickup liegt außerdem auch bei spektakulären Drifts sehr sicher und gut beherrschbar. Das ESP lässt sich zwar abschalten, lauert aber mit einer Restregelung, um bei kerniger Fahrweise mit Bremsmanövern einzugreifen. Das trübt die ansonsten hochwertige Vorstellung etwas.

Wat-Verhalten

82 von 100 Punkten

50 Zentimeter Wattiefe sind normaler Geländewagen-Standard. Beim VW Amarok reicht das Wasser dann über die Einstiegsanten. Die Türen bleiben allerdings dicht, kein Tropfen verirrt sich an der zweiten, inneren Gummidichtung vorbei. Dafür laufen die Türen selbst während der Wasserdurchfahrt voll und anschließend kräftig plätschernd wieder leer. Bei häufigen Wasserspielen sollte das mit einer entsprechenden nachträglichen Hohlraumversiegelung berücksichtigt werden. Sämtliche Leuchteinheiten bleiben dicht. Beachten sollte man, dass durch die ungewöhnliche Bauform der Abgasanlage bei abgestelltem Motor sehr leicht Wasser eindringen kann, in Gewässern stehen bleiben ist daher keine gute Idee. Die entscheidenden Aggregate im Motorraum sind ausreichend hoch installiert, die Luftansaugung frontal im Kühlerbereich allerdings nicht ganz so clever: Vorsicht mit der Bugwelle!

Übersichtlichkeit / Wendigkeit

50 von 100 Punkten

Ernsthaftes Dilemma: die Trial-Tore im Supertest stehen in 220 Zentimeter Abstand. Die Außenkanten der Amarok-Spiegel liegen 224 Zentimeter voneinander entfernt. Hilft nur: hochklappen der Spiegel von Hand und Augen geradeaus, spart 20 Zentimeter Breite und lässt den langen Pickup gerade so durch die Tore flutschen. Der Rückblick bleibt so allerdings auf der Strecke. Bedingt durch den langen Radstand muss öfter rangiert werden, bei zehn Zentimeter Luft rechts und links ein fröhlicher Zeitvertreib. Die Übersicht ist dabei zwiespältig: man sieht zwar in alle

Richtungen prima nach draußen, speziell die runde Front ist aber nur mit viel Übung einzuschätzen, auch für die Rückseite braucht es Gewöhnung. Obwohl die steil abfällt, ist sie so weit vom Fahrer entfernt, dass zentimetergenaues Rangieren Glückssache ist. Der Wendekreis von 12,8 Meter macht den Amarok trotz seiner üppigen Abmessungen relativ wendig. Bis auf die gewaltige Breite ist er für solche Aufgaben recht gut geeignet.

Traktion

40 von 50 Punkten

Beim Beschleunigen aus dem Stand stört der große Sprung zwischen erstem und zweitem Gang, da geht einiger Schwung verloren, den der Vierzylinder erst mühsam wieder aufbauen muss. Um richtig Kraft an die wühlenden Räder zu bringen, ist das Anfahren im zweiten Gang/Untersetzung deshalb auf sehr tiefem Boden die bessere Wahl. Wird volle Kraft voraus befohlen, beginnt die Hinterachse bei zunehmender Belastung und Bodentiefe zu trampeln - ein altbekanntes Phänomen blattgefederter Starrachsen. Die Durchfahrt erledigt der Amarok lässig und spurstabil.

Antriebssystem

76 von 100 Punkten

In dieser Prüfung reagiert der VW Amarok etwas unentschlossen. Speziell das Anfahren im Sandhang bereitet ihm Probleme. In 4H geht es ohnehin nicht, die maximale Drehzahl vor dem Einkuppeln wird elektronisch auf 2.500 Umdrehungen begrenzt. Zu wenig, um den schweren Kleinlaster aus der Umklammerung zu befreien. In der Untersetzung klappt es besser, allerdings rüfelt auch die Traktionskontrolle kräftig mit und bremst immer wieder die Räder ab – genau das, was man in solchen Situationen eigentlich am wenigsten braucht. Die Differentialsperre der Hinterachse bringt ein wenig Entspannung ins Spiel. Allerdings: bereits leichter Anlauf genügt, um den Amarok ganz souverän bergauf zu treiben. Speziell der Zweiliter-Diesel legt in dieser Sektion seine Reifeprüfung ab: lässt sich von der extremen Belastung temperaturmäßig nicht aus dem Takt bringen und schiebt unablässig und grimmig an. Dass die Traktionskontrolle dagegen arbeitet, dafür kann er ja nichts.

Fazit

Der VW Amarok landet im Supertest einen kleinen Sensationserfolg: er lässt über 20 Supertest-Kandidaten hinter sich und wird damit der Top-Serien-Pickup in unserer Bestenliste. Seine größten Stärken sind das robuste und dennoch überraschend fein abgestimmte Fahrwerk, die hervorragende Performance bei Steil-Auf- und -Abfahrten und die (für einen Pickup) ausgezeichnete Leistung in der Verschränkung. In engen Waldgebieten fühlt er sich nicht so wohl, und wer beispielsweise eine Island-Reise mit häufigen Flussdurchquerungen plant, tut gut daran, den Amarok entsprechend zu präparieren - ein Schnorchel ist dann Pflicht. Leider sehr extrem: die Verspannung des Antriebsstrangs durch die sehr verwindungsresistente, zweigeteilte Kardanwelle nach hinten. Enge Kurven mit Allrad sind daher selbst auf lockerem Untergrund eine echte Strapaze. Insgesamt ist der Amarok sowohl für den Arbeitseinsatz auf der Baustelle als auch für Fernreisen mit heftigem Geländeanteil eine ausgezeichnete Wahl.

Fotoserie



F1: Der VW-Pickup fährt auf Antrieb ein Top-Ergebnis ein.



F2: Der kleinste Motor im Wettbewerbs-Umfeld legt im Supertest seine Reifeprüfung ab.



F3: Das Fahrwerk ist für einen Pickup überraschend sensibel und komfortabel abgestimmt.



F4: Seine Paradedisziplin sind Steilfahrten, ob bergauf oder bergab.



F5: Die Hinterachs-Sperre ist eine aufpreispflichtige Option, lohnt sich aber und ist nicht teuer.



F6: Im Handlingtest verhält sich der schwere Pickup erstaunlich agil.



F7: Die Hinterachse federt weit aus, auch die Einzelradaufhängung vorne trägt einiges zur guten Verschränkung bei.



F8: Die Breite ist ein echtes Handicap, wenn im Gelände wenig Platz ist.



F9: Der Unterfahrschutz ist sehr stabil und lässt trotzdem Luft an Motor und Getriebe.



F10: Das Getriebe unseres Testwagens schaltete sich etwas knorpelig, sechs Gänge stehen zur Verfügung.



F11: Per Knopfdruck wird die hintere Sperre aktiviert und (im Straßenallrad) der Offroad-Modus scharf geschaltet. In der Untersetzung ist er automatisch dabei.



F12: Die Zuschaltung des Allrads und speziell der Untersetzung geschieht nicht immer reibungslos und flott, der Stellmotor muss gelegentlich mit leichter Vorwärts-/Rückwärtsfahrt überredet werden, seinen Job zu tun.



F13: Ein echtes Highlight beim Amarok ist die exzellente Ladeflächenbeschichtung - robust, rutschfest, edles Finish. Ein empfehlenswertes Aufpreis-Extra. Leider werden die Ladeflächenkanten nicht mit beschichtet.



F14: So sieht ein Amarok aus, wenn er für ernsthafte Anwendung gerüstet ist. Robuste Stoffsitze statt Leder, Kunststoff-Boden- und Lenkrad.



F15: Der Zweiliter-Diesel saugt seine Atemluft hinter einer Schwall-Abdeckung direkt im oberen Bereich des Kühlergrills.



F16: Das Hinterachs-Differential ist der tiefste Punkt unter dem Auto.



F17: Vorne und hinten gibt es nur Einschraub-Schleppösen, das ist für einen echten Geländewagen unwürdig und im harten Einsatz indiskutabel. Eigenbau tut Not.



F18: Der Tank wird von einer Rohr-/Blech-Ummantelung geschützt.



F19: Vorsicht bei Rückwärtsfahrt im Wald: Äste könnten in die frei hängenden Handbrems- und ABS-Leitungen einfädeln.



F20: Der Auspuff endet vor der Hinterachse, gut geschützt, im Wasser aber nicht optimal.



F21: Der Stellmotor des Verteilergetriebes lugt nach unten heraus.



F22: Insgesamt macht der VW-Pickup von unten einen sehr aufgeräumten Eindruck.



F23: Wenn zwei Räder diagonal den Bodenkontakt verlieren, wird die Traktionskontrolle ratlos.



F24: Die Verarbeitung des in Argentinien gebauten Pickup ist auf hohem Level.



F25: An der Schlüsselstelle der Verschränkungsbahn langt der Rampenwinkel nicht mehr, hier geht es nicht weiter.



F26: Das ESP lässt sich zwar abschalten, bleibt aber mit einer Restregelung im Hintergrund aktiv.



F27: Anfahren im tiefen Untergrund stellt ihn vor echte Probleme, die Traktionskontrolle arbeitet hier nicht zufriedenstellend.



F28: Alle Leuchteinheiten sind dicht, die Türen laufen allerdings voll Wasser.



F29: So stellt man sich einen Geländewagen vor: Robuster Boden, Gummi-Matten. Abwaschbar, schlammfest, pflegeleicht. Bravo!



F30: Die Übersichtlichkeit leidet unter der Dimension des langen Amarok.



F31: Die Bergabfahrkontrolle ist sehr sensibel abgestimmt.



F32: Kleines, aber feines Detail sind die vielen Steckdosen, selbst auf der Ladefläche gibt es eine.