



Fotos: Gerhard Grüning (3), VW (1)

Der stärkste Diesel bringt 240 PS und – noch wichtiger: 600 Newtonmeter Drehmoment.

Der VW-Zwilling

Gebaut in Südafrika und abgeleitet vom Ford Ranger, soll der neue Amarok in Europa VW-Kunden in die Pick-up-Welt locken. Ob das gelingt, zeigt eine Fahrt im V6 TDI 4Motion Panamericana.

Es hat etwas gedauert, bis VW die dritte Generation Amarok auf den deutschen Markt gebracht hat. Seit 2022 wird der neue Leichtlastler in Südafrika – wo er produziert wird – und in Australien verkauft. Sein Zwilling, der Ford Ranger, ist dem europäischen Publikum inzwischen vertraut. Der bedient Nutzwert-Anforderungen mit einem smarten Vierzylinder ebenso wie Krawallbedürf-

nisse mit dem trinkfesten „Raptor“ mit 300-PS-Benziner. Stellt sich die Frage: Warum VW statt Ford? Die Antwort liefert ein Amarok V6 TDI.

Auch wenn er mit dem Vorgänger nichts mehr gemein hat, ist der Amarok sofort als VW zu erkennen. Ein Blick in die Preisliste zeigt, dass ein Amarok immer ein paar Euro mehr kostet als ein vergleichbarer Ranger. „Wir wollen uns vor allem im Luxussegment eta-

blieren“, so die selbstbewusste Aussage von VW. Passt nicht ganz, denn es gibt ihn auch als Basisversion für Bau und Handwerk. Aber es soll ja Kunden mit hoher Markenbindung geben ...

Panamericana = Luxus

Wenden wir uns also beim ersten Kennenlernen dem „Luxus“-Segment zu: einem schwarzen Amarok V6 4Mo-



1



2



3

1 Der Sechszylinder ist stark und leise. **2** Auf der Ladefläche hat eine Europalette Platz. **3** In der getesteten Version ist der Pick-up mehr Luxuslastler als klassisches Arbeitstier. In mancher kleinen Flotte findet dies seinen Platz.

tion mit 3,0-Liter-TDI-Sechszylinder, 240 PS und Spaß versprechenden 600 Newtonmeter Drehmoment. Bei Tempo 180 wird dennoch elektronisch Einhalt geboten. Als Panamericana verbindet er Chrom-Lametta an den Spiegeln mit unlackierten Stoßfängern. Nicht schlecht. Warum allerdings die Ecken vorne lackiert sind, während die Radläufe in robustem schwarzem Plastik ausgekleidet sind?

Im Innenraum ist in der gehobenen Ausstattung nix mehr zu sehen von Maloche. Feinstes Leder zieht sich über die Breite des Armaturenbretts. Alles ist hochwertig verarbeitet, wirkt edel und erinnert eher an einen Luxus-SUV denn an einen Leicht-Lkw. Die digitalen Instrumente, im Luxusmodell 12,3 Zoll groß, sind gut ablesbar und lassen sich nach Gusto des Fahrers individuell anpassen. Über das Multifunktionslenkrad kann der Chauffeur die wichtigsten Funktionen kinderleicht anwählen. Für die sogenannten Sekundär-Funktionen gibt's im Panamericana einen 12-Zoll-Bildschirm in der Mittelkonsole (Standard: 10,1 Zoll). Der bietet eine gestochene scharfe Grafik. Und weil immer Platz für ein wenig Kritik ist: Als Fahrer wünscht man sich, man könnte den Bildschirm leicht anwinkeln.

Sehr bequem sind auch die klimatisierten und zehnfach elektrisch einstellbaren Sitze im Luxusmodell. Dass es eine induktive Lademöglichkeit fürs Smartphone gibt und eine übrige

gens schnell funktionierende Koppelungsfunktion mit dem Entertainmentssystem, ist inzwischen Standard. Ein tolles Erlebnis ist die Ruhe im sechszylindrigen Amarok. Mehr als ein leises und wohltemperiertes Säuseln ist aus dem Maschinenraum nicht zu hören. Dabei kann der VW nicht nur Straße. Wer ans preisliche Maximum geht, kann sich einen automatischen Allrad ordern, der die Kraft bedarfsgerecht an jedes Rad verteilt oder elektrisch das hintere Differenzial sperrt. Standard-Allrad sowie Geländereduktion gibt's schon ab Basisversion.

Bei allem Bling-Bling bleibt der Amarok ein Nutzwert-Auto. Bis zu 3,5 Tonnen Anhängelast sind ein Wort. Wobei wir bereits vom Ford kennen, dass das als Option lieferbare Zehngang-Wandlergetriebe manchmal ein wenig „nervös“ wird, wenn's ums Finden der richtigen Fahrstufe geht.

Alles in allem erfüllt der Amarok – zumindest in der bislang gefahrenen Version – alle Erwartungen. Einerseits ist er ein sehr komfortabler, fahrsicherer Offroader mit einer Menge gut funktionierender Assistenzsysteme und einer ebenso gut nutzbaren Ladefläche. Andererseits glänzt er auch abseits befestigter Straßen. Ein Schnäppchen ist er nicht. Die Basisversion startet bei rund 41.000 Euro. Es dürfte problemlos möglich sein, den Kaufpreis beim V6 Panamericana zu verdoppeln. *Gerhard Grünig*

VW Amarok

Preis ab: 40.837 Euro (Amarok); ab **59.896 Euro (Panamericana)**

1.996 cm³ | 170 PS | 405 Nm
205 PS | 500 Nm

2.993 cm³ | 240 PS | 600 Nm

Sechsgang-Handscharter

Optional: **Zehngang-AT**

4x4 mit zuschaltbarem Vorderachsantrieb

Maße: 5.350 x 1.910 x 1.751–2.089 (nach Ausstattung) mm

Böschungswinkel: v/h: 30°/26°

Rampenwinkel: 21°

Wattiefe/Bodenfreiheit:

800/237 mm

Wendekreis: 12,93 m

Ladefläche (Single/Double):

2.332/1.624 x 1.227 mm

Leergewicht: 2.184–2.540 kg

Zuladung: 1.190 kg

Anhängelast/zul. GG: 3,5 t/6,5 t

215/70 R16 bis 275/45 R21

Ausstattungsvarianten

Amarok, Life, Style, Panamericana, Aventura

Alle Preise netto zzgl. Umsatzsteuer

Anzeige

SO GEHT FUHRPARK

Alles unter einem Dach mit Fleethouse

Fuhrparkmanagement, Auto Abo und UVV-Fahrerunterweisung auf einer Plattform



Jetzt kostenfrei testen auf fleethouse.com!

