AutoZine
Online auto-magazine

Publicatiedatum: 26 juni 2010
www.autozine.nl

Volkswagen Amarok (2010 - 2016)

Open einde

Autotest | De Volkswagen wat? A-ma-rok! In Europa is Volkswagen vooral bekend van de Golf en Passat. Maar buiten Europa bestaat er een enorme markt voor zogenaamde "pick-up trucks": ruige auto's met een open laadbak. In Amerika is dit zelfs het meest populaire autotype en dus wil Volkswagen graag een graantje van die markt meepikken. Heeft deze bijzondere Volkswagen ook waarde voor Nederland?

Tot nu toe werd de markt voor pick-up trucks gedomineerd door Amerikaanse en Japanse merken. Volkswagen wil daar dankzij Europese knowhow en styling verandering in brengen. Om met dat laatste element te beginnen: net als andere pick-ups is ook de Amarok een gigantisch grote auto. Dankzij de vormgeving heeft de auto een zelfverzekerde, maar zeker geen aanstootgevende uitstraling.

Cabine

Van de 5 meter 25 die de Amarok lang is, is 1 meter 55 voor de open laadbak. Deze bak is zo groot dat een europallet in de breedte tussen de wielkasten past. De laadhoogte bedraagt 78 cm; dat is minder dan gebruikelijk en dat vergemakkelijkt het laden. Afhankelijk van de uitvoering mag de Amarok tot 1.000 kg in de bak vervoeren.

De cabine biedt ruimte voor vier personen, maar is minder royaal dan het van de buitenkant lijkt. De ruimte op de achterbank is matig. De achterpassagiers zijn voor hun beenruimte sterk afhankelijk van de inschikkelijkheid van de bestuurder en bijrijder.

Net als bij de andere modellen van Volkswagen, onderscheidt ook de Amarok zich met een smetteloze afwerking. Vooral het verschil met pick-up trucks van Amerikaanse makelij is daarom groot.

In het dashboard zijn veel standaard Volkswagen-onderdelen herkenbaar. Daardoor geeft de Amarok minder het gevoel van een bedrijfswagen en meer dat van een ontzettend grote personenauto. Desgewenst is de Amarok te voorzien van de audio- en navigatiesystemen die ook leverbaar zijn in de VW personenauto's.

Motoren

Een ander punt waarop iedere Volkswagen zich onderscheidt van de concurrentie is de kwaliteit van de motoren. Alhoewel de naam "TDI" al sinds mensenheugenis in gebruik is, is de laatste generatie TDI-motoren van uitzonderlijk goede kwaliteit. Tegenover het gebruikelijke geweld van zes en achtcilindermotoren waarmee de Amerikaanse koper in de regel wordt verleid, zet Volkswagen een nuchtere 2.0 liter viercilinder dieselmotor.

Die diesel is voorzien van twee turbo's: één assisteert bij een laag toerental, de andere turbo neemt het over bij een hoog toerental. Het resultaat is een vermogen van 163 pk / 400 Nm dat over een uitzonderlijk breed toerenbereik beschikbaar is. Slechts 1.250 tpm is al voldoende om een kruissnelheid vast te houden.

Mede daarom voorziet Volkswagen in een schakelindicator; deze geeft aan wat het meest economische moment is om een volgende of vorige versnelling te kiezen. Op een traject over louter provinciale wegen en met een uiterst kalme rijstijl, bleef het testverbruik beperkt tot slechts 6.4 liter diesel per 100 km!

Dat staat in schril contrast tot de "machtswellust" van de overgemotoriseerde concurrenten. Het karakter van de Amarok is dan ook heel anders. Deze pick-up geeft geen "king of the road" gevoel, maar nodigt juist uit tot een kalme rijstijl. Ondanks de sterke dieselmotor, zijn de prestaties niet meer dan voldoende om met de verkeersstroom mee te komen.

Comfort

Hoe comfortabel de Amarok is, is afhankelijk van het referentiekader. Wie uit een personenauto of SUV komt, ervaart de Amarok als een vrachtwagen. De besturing is indirect. Er zijn zo veel stuurbewegingen nodig om een scherpe bocht te maken, dat het vrijwel onmogelijk is bij een te hoge snelheid een te scherpe bocht te maken. Dat maakt de auto heel veilig. De achterwielophanging met bladveren is weinig verfijnd, maar volgens Volkswagen het meest betrouwbaar wanneer regelmatig zware ladingen moeten worden

vervoerd.

De koppeling heeft een zeer lange slag en ook de versnellingspook is bovengemiddeld groot. Het geeft allemaal het gevoel dat de Amarok is gemaakt om jarenlang "misbruik" onder de zwaarste omstandigheden te weerstaan.

Off road

Dat gevoel is niet misplaatst, want pick-up trucks worden veelal ingezet in onherbergzame gebieden. Daarom is de auto ook leverbaar met vierwielaandrijving. Afhankelijk van de gekozen uitvoering voorziet Volkswagen in diverse elektronische hulpmiddelen die terreinrijden bovendien makkelijker maken.

De terreinwaardigheid is op de eerste plaats te danken aan het ontwerp. De Amarok staat hoog op de wielen en heeft een bodemvrijheid van 25 cm. De voor- en achterwielen hebben nauwelijks overhang en de bumpers zijn zo hoog opgetrokken, dat het plaatwerk ook onder extreme hoeken de grond niet zal raken (de auto op deze foto is niet verongelukt, maar toont hoe ver de Amarok kan gaan).

Naast vierwielaandrijving voorziet Volkswagen in een zogenaamde "tussenbak". Hiermee ontstaan extreem lage versnellingsbakverhoudingen waarin de auto weliswaar zeer traag, maar wel heel sterk is. Op die manier kunnen moeiteloos steile hellingen worden beklommen of kan veilig worden afgedaald door te remmen op de motor.

Elektronica

In beide gevallen kan de elektronica het leven makkelijker maken. Mocht de auto tot stilstand komen bij het beklimmen van een helling, dan houdt de computer het rempedaal automatisch enkele seconden vast om te voorkomen dat de Amarok achteruit rolt. Tijdens het afdalen grijpt het ABS-remsysteem automatisch in als de computer merkt dat de banden geen grip meer hebben.

De Amarok is voorzien van zowel een elektronisch als een mechanisch "diff lock". Normaal gesproken gaat de kracht van de motor naar het wiel dat het lichtste draait. Als in het terrein een wiel in de lucht hangt (omdat het andere in een kuil staat), dan is het zinloos hier de aandrijfkracht naartoe te sturen.

De klassieke oplossing bestaat er uit beide wielen op een as met elkaar te verbinden. De Amarok kan daarbuiten het lichtst draaiende wiel tijdelijk remmen, waardoor het andere wiel een fractie van een seconde de nodige aandrijfkracht krijgt. Dit systeem werkt in de praktijk prima en maakt het mechanische "diff lock" in de meeste gevallen overbodig.

Een laatste, bijzondere voorziening is het ABS remsysteem met een speciale terreinstand. Dit staat toe dat de wielen bij een noodstop langer blokkeren dan gebruikelijk. In het terrein heeft dat als gevolg dat de Amarok zich in zekere zin ingraaft en veel sneller stilstaat. Een proefje met en zonder "off road ABS" was zeer overtuigend en leverde al bij bij 60 km/u een wagenlengte verschil op!

Conclusie

Pick-up trucks genieten weinig populariteit in Europa. Dat is mede omdat ze tegen de cultuur ingaan: ze zijn groot, opzichtig, hebben overbemeten motoren en bovendien ziet niemand het nut van een open laadbak. Aan dat laatste punt kan Volkswagen niets veranderen. Op alle andere punten geeft Volkswagen met de Amarok een Europese interpretatie van een tot nu toe Amerikaans fenomeen.

Ook de Amarok is een zeer grote auto, maar dankzij de vormgeving is de uitstraling beschaafd. Daarbij wordt rekening gehouden met de Europese maatvoering en past een europallet perfect tussen de wielkasten. De Amarok verschilt ook van de Amerikaanse tegenstrevers dankzij Volkswagens kenmerkende smetteloze afwerkingskwaliteit, het hoge uitrustingsniveau en de vele veiligheidsvoorzieningen.

Tenslotte onderscheidt de Amarok zich met relatief kleine en daarom efficiënte dieselmotoren. Dankzij slimme elektronica komt de Amarok niet verder in het terrein dan anderen, maar maakt de Amarok terreinrijden wel makkelijker. Of het allemaal voldoende is om de pick-up truck in Nederland door te laten breken moet echter nog blijken... ■

Specificaties

Volkswagen Amarok (2010 - 2016) 2.0 BiTDi Shiftable 4Motion

Maten en gewichten

Lengte x breedte x hoogte	525 x 194 x 183 cm
Wielbasis	310 cm
Gewicht	1.958 kg
Aanhanger	750 kg
Aanhanger geremd	2.800 kg
Tankinhoud	80 l
Bagageruimte	n.b.
Bandenmaat	

Motor en prestaties

Motorinhoud	1968 cc
Cilinders / kleppen	4/
Vermogen	163 pk @ 4000 tpm
Koppel	400 Nm @ 1500 tpm
Aandrijving	vierwielaandrijving
Acceleratie 0 - 100 km/u	11,1 sec.
Topsnelheid	181 km/u
Verbruik gemiddeld	7,8 l / 100 km
Verbruik stad	10 l / 100 km
Verbruik buitenweg	6,6 l / 100 km
CO2 uitstoot	206 gr. / km

Prijs

Prijs	€ 0,-