



Martijn Verhoef
29 januari 2018

Wolf in wolfskleren

De Volkswagen Amarok was een langverwachte nieuwkomer, toen deze in 2009 werd onthuld. Pick-ups waren tot dan toe ondergesneeuwd in het gamma van Volkswagen. Niet dat dit autotype een vreemde eend in de bijt is bij het Duitse merk, want de afgelopen vier decennia zagen wij onder andere een Caddy Pick-up en de Taro (een samenwerking met Toyota) de revue passeren. De Amarok - de naam betekent Wolf in het Inuit - werd op eigen kracht op de markt gebracht en de auto was meteen al een bescheiden succes. Het stoere ontwerp van Walter de'Silva viel in de smaak bij de doelgroep en samen met krachtige motoren en een robuust interieur wist Volkswagen een aantrekkelijk totaalpakket aan te bieden. Helaas behoorde de fijne zescilinder niet tot de mogelijkheden, maar daar kwam bij de facelift verandering in. Sterker nog: de Amarok is nu alleen nog maar met 3.0 TDI V6 te verkrijgen. Hoe dat bevalt, testen wij.



Weinig subtiel

De testauto ziet er niet alleen enorm stoer uit met zijn helderblauwe Ravenna metallic lak, grote wielen en chromen accenten, hij oogt ook veel groter dan directe concurrenten zoals de Nissan Navara. Dit heeft onder meer te maken met de extra lange laadbak waarmee de Amarok is uitgevoerd. Door de strenge regels rondom de BPM-regeling is de uitvoering met een dubbele cabine met korte laadbak namelijk alleen op geel kenteken te leveren en daarmee lopen ondernemers veel geld mis. De L2H1 is dus de variant als je de auto zakelijk aanschaft. Bijkomende voordeel: het staat de auto gewoon veel beter.

De neus is licht gewijzigd door een andere voorbumper en chromen accenten. Maar nog veel stoerder is natuurlijk het opschrift V6 dat in de grille prijkt. Na de facelift zijn de nieuwe koplampen leverbaar met xenonverlichting en LED-dagrijverlichting. Op de Highline-uitvoering is xenonverlichting standaard aanwezig en ook de chromen buizen - die langs de cabine in de laadbak lopen - zijn in deze uitvoering aanwezig. De blitse dorpelbeschermers en nieuwe wielen maken de auto een opvallende verschijning, die



onderweg voor veel opgestoken duimen zorgt. Vergeleken met Amerikaanse concurrenten als de Ford F-150 en Dodge RAM - die middels grijze import ons land binnenkomen - oogt de Amarok bijna vriendelijk. Maar als je het doorsnee Nederlandse wagenpark als referentiekader neemt, staat er een lel van een auto. Iets dat je merkt als je de auto wilt parkeren in een parkeergarage of voor de plaatselijke supermarkt. Voor de meeste parkeervakken is de Amarok een tikje te groot.



Leentjebuurt

In het interieur is goed te merken dat er leentjebuurt is gepleegd bij andere modellen uit de Volkswagen Groep. De indeling van het dashboard is net als bij familiegenoten logisch en de gebruikte knoppen vind je ook in onder andere de Transporter en Golf. Het infotainmentsysteem is vernieuwd, maar de nieuwste versie van Volkswagens' navigatiesysteem zit nog niet in de Amarok. Hoewel het systeem fijn werkt en ook helemaal up-to-date is, is dit ook één van de meest diefstalgevoelige systemen van de afgelopen jaren. De bediening is daarentegen erg fijn en zaken als Apple-Carplay en DAB+ zijn aanwezig.

Het interieur doet robuust aan, wat ook wel nodig is in deze tak van sport. De kunststoffen zijn vooral hard, maar wel gemakkelijk schoon te boenen. Alleen op het stuur zitten kleinere knoppen, de rest van de knoppenwinkel is gemakkelijk met werkhandschoenen aan te bedienen. Bovendien grossiert de Amarok in makkelijke opbergvakken en aansluitingen. Een voorbeeld hiervan is een 12V-aansluiting bovenop het dashboard, mooi weggewerkt in een aflegvakje.



Net zo comfortabel als een SUV

De voorstoelen zitten zeer goed, mede door de stevige wangen en de verlengde zitting. Dezelfde stoelen zitten bijvoorbeeld ook in een Passat, wat uiteraard geen verkeerde maatstaaf is. Achterin hebben de passagiers het zwaarder. Hoewel de auto vanaf de buitenkant gigantisch lijkt, blinkt de uitvoering met een dubbele cabine achterin niet uit in beenruimte. De zithouding is bovendien erg rechtop, mede door de recht aflopende cabine. Dit is een producteigenschap die we bij eigenlijk alle pick-ups tegenkomen. Conclusie is wel dat je in bijvoorbeeld een Volkswagen Transporter een stuk rianter zit.

De laadruimte is mooi afgewerkt met stroef en waterafvoerend materiaal. Ook de benodigde sjoerogen zijn aanwezig, net als een 12V-aansluiting. Naar wens kun je verlichting bestellen, zodat je in het donker gewoon door kunt werken. Zo'n open laadbak is enorm in trek bij hoveniers en grondwerkers, maar we kunnen ons voorstellen dat het voor veel andere bedrijfstakken minder praktisch is. Daarom is het goed om te vermelden dat de Amarok ook met een hardtop opbouw is te bestellen.



Eindelijk de juiste motor

Volkswagen gaf bij de introductie van de Amarok aan dat het bewust koos voor een dieselmotor met minder cilinders en een kleinere inhoud. Bij de facelift gooien de Duitsers het roer om, want nu ligt er enkel nog een 3.0 TDI V6 in het vooronder van de Amarok. Uiteraard heeft dit gevolgen voor gewicht en uitstoot, maar vanuit de markt was er veel vraag naar een pick-up met een groot trekvermogen en een smeuïge zescilinder. En laat de nieuwe krachtbron nu net aan de verwachtingen voldoen! Wij rijden de sterkste variant van deze motor, met liefst 224 pk.



De auto is met deze motor ronduit snel en door de hoge zit wordt de snelheidsbeleving versterkt. De testauto is voorzien van 20 inch grote wielen met straatbanden en deze brede jongens weten de Amarok zeer goed op de weg te houden. Niet alleen de acceleratie verloopt moeiteloos, ook loods je de auto met veel gemak door bochten. Met terreinbanden zal dit andere koek zijn, maar het is fijn om te weten waar de auto toe in staat is. De automatische versnellingsbak met acht versnellingen kennen we onder andere uit de Touareg. Ook in de Amarok is deze bak goed op zijn plek; hij helpt je moeiteloos door de versnellingen. De motor, het onderstel en de versnellingsbak maken de auto een nog fijnere reisauto dan je in eerste instantie zou denken. Pick-ups worden op lange stukken asfalt namelijk vaak als stoterig en onrustig ervaren.

Volkswagen's pick-up vertoont geen van deze gebreken. Ook onbeladen rijdt de auto beheerst en bijna als een SUV. In bochten merk je natuurlijk het hogere zwaartepunt en gewicht, maar welke terreinwagen heeft dat niet? Ook in terrein staat de Amarok zijn mannetje. Vanwege de glimmende wielen en de gemonteerde straatbanden hebben wij het niet uitgeprobeerd, maar een afdalingshulp en een terreinstand van de aandrijving zijn gewoon aanwezig in de Volkswagen. Daarbij mag de door ons gereden uitvoering zelfs 3.500 kilogram trekken. Er zijn weinig SUV's die dit evenaren.



Prima visitekaartje

De Volkswagen Amarok is niet alleen de meest verfijnde pick-up die je in Nederland kunt kopen, het is op dit moment ook de duurste. Zoals gezegd, hoef je als ondernemer met de extra lange Amarok geen BPM af te dragen en dÃ¡n klinkt de prijs van de sterkste motorvariant met 42.950 euro alleraardigst. Met BPM en BTW komt de auto op bijna een ton aan euro's.

Als ondernemer kun je niet alleen vertrouwen op het bewonderenswaardige trekvermogen van 3.500 kg en de smeugige aandrijflijn; je rijdt ook nog eens in de rust en comfort die bij menig personenauto ontbreekt. De Amarok is snel en biedt dezelfde luxe-opties als die van een gemiddelde SUV. Concluderend is de Amarok een bedrijfsauto die voor je werkt en die je ook nog eens verwent. Bovendien kunnen we ons slechtere visitekaartjes voorstellen.



Plus

- + Geraffineerde en smeuïge zescilinder
- + Heerlijke stoelen
- + 3.500 kg trekvermogen

Min

- Beperkte ruimte achterin
- Duurder dan concurrentie