



Voor het echte werk

Waar een Transporter ophoudt, daar gaat een Amarok verder. Voor professionals met echt ruige arbeid biedt Volkswagen sinds kort een pick-up aan, die de voornamelijk Aziatische concurrentie door middel van meer verfijning moet pareren. Wij werden door Volkswagen uitgenodigd om in het grensgebied van Oostenrijk en Slowakije de nieuwe Amarok zowel on- als offroad eens flink aan de tand te voelen.



Brede markt

Als we de Amaroks op een rijtje zien staan, wordt meteen duidelijk wat voor een brede markt er met een pick-up wordt bediend. Naast de werkpaarden met zwarte kunststof bumpers en stalen wielen staan de luxe Highlines met fraaie lichtmetalen velgen en chique chromen accenten. Waar de bouwopzichter een pick-up met de uitstraling en het comfort van een SUV wil, daar zoekt de bosbouwer er eentje die tijdens zware terreininzet hier en daar een beschadiging kan incasseren. In Nederland zal het succes van de Amarok echter vooral worden bepaald door de versies met een grijs kenteken en daar hangt het nog even om. Importeur PON is tezamen met een carrosseriebouwer bezig om op basis van de geteste dubbele cabine een BPM-vrije variant te ontwikkelen. Daarnaast ontwikkelt Volkswagen zelf een Amarok met een enkele cabine, die hoogstwaarschijnlijk af fabriek al binnen de regels van een grijs kenteken valt.



Duurzaamheid

Volkswagen doet geen loze beloften als het om meer verfijning dan de concurrentie gaat. De meeste pick-ups worden door viercilinder diesels van 2.5 Å 3.0 liter aangedreven en dieselmotoren met zulke grote cilinders zijn vaak niet de meest stille en zuinige. Volkswagen heeft er dan ook voor gekozen om het tweeliter biturbo dieselblok - later volgt nog een 122 pk sterke dieselmotor - uit de Transporter in de Amarok te plaatsen en dat maakt verschil: stiller en volgens normverbruik zuiniger dan de concurrenten. In de Transporter overtuigt het blok met zijn soepele karakter, bij de Amarok gaat de beuk er echter pas na 1.600 tpm goed in. Desalniettemin maakt deze motor de Amarok tot een lekker vlotte pick-up en daarbij valt op dat het een behoorlijk stille auto is: het rijgeluid beperkt zich tot windgeruis bij de voorruitstijlen. De Amarok neemt echt afstand van de concurrentie als we de afwerking en het materiaalgebruik gaan beoordelen. Hoewel het vanwege het vooruitzicht op vele jaren intensief gebruik

allemaal uiteraard niet zo fraai is als in een Golf, zet Volkswagen de concurrentie hier wel even op een afstand. In de Highline krijg je met leer en chroom in het interieur zelfs het gevoel in een luxe terreinauto te zitten.



Offroad

De vraag is echter of iemand het interesseert dat zijn Amarok zo fraai is afgewerkt. Het gaat vooral om hoeveel er in de Amarok meegenomen kan worden en of hij in het terrein niet blijft steken. Om bij het eerste punt te beginnen: het laadvermogen ligt met tussen de 663 en 1.137 kilo op het niveau van de concurrentie en de laadruimte is met 2.5 m² relatief groot, waardoor een Europallet dwars geladen kan worden. Het tweede punt konden we ervaren op een speciaal aangelegd offroad-parcours. Uiteraard bouwt VW een traject op waarvan ze zeker weten dat de Amarok het redt, maar ondanks het vooropgezette doorkomen konden we ervaren dat de Amarok tot heel wat in staat is.

Hoewel de Amarok ook leverbaar is met louter achterwielaandrijving, zijn de vierwielaangedreven versies voor een pick-up natuurlijk het meest relevant. Er kan gekozen worden voor permanente vierwielaandrijving, die vooral extra actieve veiligheid onroad biedt en er is een terreinwaardig inschakelbaar systeem met tussenbak, waarmee we het terrein in gingen. Door zo'n tussenbak worden de versnellingsbakverhoudingen dusdanig laag, dat de auto enorm veel kracht naar de wielen kan brengen. In combinatie met een elektronisch geregelde 'hill hold' en 'hill descent' kan de Amarok daardoor zelfs de maximale hellingshoek van 45 graden (!) aan. Een dergelijke terreinvaardigheid hebben eigenlijk alle pick-ups, maar bij de Amarok neemt de elektronica veel van de bestuurder over en bij de concurrentie houdt je dat vooral zelf nog in de hand.



Comfortvering

Om bij het offroaden te blijven: de Amarok heeft een bodemspeling van een halve meter en daardoor kan hij een flinke plas water aan, maar de Amarok kan in combinatie met de flinke veerwegen ook - zoals zichtbaar op de foto's - enorme oneffenheden verwerken. Daarbij komen sommige wielen los van de ondergrond en die worden door een standaard elektronisch of een optioneel leverbaar mechanisch sperddifferentieel afgesloten van de aandrijving, zodat de kracht volledig naar het wiel met de meeste grip gaat. Als we vervolgens de gebaande paden weer opgaan, laten we de versie met regelbare vierwielaandrijving voor wat het is en gaan we er met een permanent vierwielaangedreven Amarok vandoor. Die wordt standaard met een comfortvering geleverd en dat uit zich in relatief veel overhellen en - zoals bedoeld - een behoorlijk comfortabel rijgedrag. Als je een personenauto gewend bent moet je echter ook niet gaan hoeken met een pick-up, want zo'n auto schuift snel over de voorwielen weg en ook de besturing is behoorlijk indirect. Dat geldt voor de Amarok, maar net zo goed voor de concurrentie.



Een stap verder

Volkswagen weet nog niet wat de Amarok in Nederland gaat kosten, maar in Duitsland is de auto iets duurder dan zijn concurrenten. Voor dat extra geld levert de Amarok een behoorlijke tegenprestatie. Om te beginnen zet hij qua interieur- en exterieurafwerking een nieuwe maatstaf in deze klasse. Daarnaast is het comfort prima en ben je verzekerd van een stille en relatief zuinige BiTDI met forse prestaties. Dat de Amarok ook offroad een partijtje mee kan blazen, ligt bij een pick-up in de lijn der verwachtingen, maar de Amarok doet dat met zijn elektronica zelf en dat zagen we tot voor kort slechts bij dure terreinauto's.

Noot: Zodra de prijzen van de Amarok bekend worden gemaakt, zullen ze in het specificatieoverzicht worden gezet.