

Xworld Amarok Umbau

Beitrag von „Matthias“ vom 9. März 2011 um 14:33

Liebe TF,

da ich denke es könnte euch intetessieren - hier der Anfang des Umbauberichtes für die XWorld Amaroks für die 4x4 Abenteuerreisen kreuz und quer durch den südamerikanischen Kontinent.

Gestern Früh sind unsere sechst Amarok bei Seikel angeliefert worden - hier wollen wir die - unter dem Namen "Robust Pick Up" entwickelten Fahrzeuge auf den Spezialeinsatz mit hohem "Off-Road" Anteil vorbereiten.

Zuerst ist sicherlich die Frage berechtigt, warum wir keine Touareg verwenden. Dies hat tatsächlich mehrere Gründe. Außer Zweifel steht, dass der T für solch eine Reise auch geeignet wäre - haben wir und ihr ja oft genug ausprobiert und bewiesen.

Trotzdem ist der T2 ein seeehr komplexes Fahrzeug und so wie wir uns bei der 360° Weltreise für einfachst ausgestattete R5 entschieden hatten, haben wir auch für diese Tour ein möglichst "unkomplexes" Fahrzeug als Ausgangsbasis gesucht. Dieser spezielle Einsatz als Abenteuerfahrzeug ist sicherlich einen Ausnahme - wer - wie die meisten den Touareg auch zum Kilometerschrubben auf der Autobahn und den täglichen Berufsverkehr nutzt, hat doch etwas weitergehende Anforderungen als in unserem Fall.

Unsere Anforderungen waren: Belastbar, geländegängig, sicher, komfortabel, wartungsfreundlich und sparsam. Der Amarok schlägt aus unserer Sicht die Brücke von den klassischen Arbeitstieren (wie Hilux oder L200) mit deren Einsatzfähigkeit abseits der Zivilisation und den Anforderungen an morderne Fahrzeuge in Punkto aktiver und passiver Sicherheit und umweltfreundlichkeit.

Ganz ehrlich - es hat uns auch gereizt herauszufinden was so ein moderner Pick-Up jenseits der Hochglanzanzeigen leisten kann...

Ein weitere Punkt ist sicherlich auch die Wirtschaftlichkeit - sowohl die Anschaffungskosten als auch die laufenden Kosten liegen doch etwas unter den Kosten eines "Dicken".

Wie ist die Ausgangslage?

Wie bei VW Nutzfahrzeuge üblich kann man sich seinen Amarok speziell auf die eigenen Bedürfnisse zuschneiden (oder halt zukreuzeln in der Ausstattungsliste). So fängt die Qual der Wahl schon beim Antriebskonzept an: Allrad sowieso, aber permanent ohne Untersetzung oder zuschalt mit Untersetzung? Ideal ist die T Lösung (leider ja jetzt auch nur noch mit Aufpreis): permanent mit Untersetzung.

Gibt´s aber nicht im Amarok. (auch ein Grund für den Preisunterschied) Da wir auch in Sand

und Schlamm unterwegs sein werden und langsam über Felsen kriechen werden haben wir uns für die Variante "Zuschaltallrad" entschieden. Auf festem Untergrund ist dann zwar nur Zweiradantrieb möglich, da wegen des fehlenden Mitteldifferenzials in Kurven kein Drehzahlausgleich zwischen Vorder- und Hinterachse erfolgt. Aber auf Schotter usw. kann problemlos auch bei höherer Geschwindigkeit mit 4x4 gefahren werden.

Das ESP funktioniert übrigens auch im 4x4 Modus - ein elementarer Sicherheitsgewinn besonders auf Schotterpisten (und bisher in Zuschaltallradlern so nicht verwirklicht).

Für den Komfort während der Fahrt sorgen Klimaautomatik, CD Radio usw. Was uns sehr gut gefallen hat ist die Option: Gummifußbodenbelag - zur Not auch mal mit dem Kärcher zu reinigen (und bei Wassereinbruch im Fluss auch unempfindlich).

Wir haben uns für den "starken" Diesel mit etwas über 160PS entschieden, da statt Turbos mit variabler Geometrie beim Amarok zwei klassische Turbolader verbaut sind, macht die Motoren auch für das Fahren in großer Höhe standfest.

Sobald es die ersten Bilder gibt werde ich euch berichten wie der Umbau von Fahrwerk, Reifen, Unterfahrschutz und - ja auch Schnorchel vorangeht und wie die vorher - nachher Bilder aussehen.

Beitrag von „kelle“ vom 9. März 2011 um 20:05

Hallo, Matthias

ich bin schon sehr auf deine Infos gespannt, da ich neben dem Dicken auch einen Amarok fahre, allerdings in der permanenten Version.

Vielleicht könntest Du die Infos ja auch im Amarokforum.de zum besten geben, die Jungs und Mädels dort sind auch heiß auf alle Infos rund um den Wolf. (ich will nicht einfach einen Link oder so setzen, da hat ja mancher in der letzten Zeit jede Menge Streß bekommen) Danke!

Gruß Torsten

Beitrag von „Matthias“ vom 14. März 2011 um 10:10

Die Amarok sind bei Seikel angekommen

[000_0003.jpg](#)

Einer kam dann gleich in die Werkstatt - hier kann man das anpassen des vorderen Unterfahrschutzes sehen und die neuen Federbeine mit mehr Federweg.

[000_0004_00.jpg](#)

[000_0005_00.jpg](#)

Soweit die ersten Bilder aus der noch jungen Arbeitswoche - in den nächsten Tagen gibt es sicherlich auch ein paar interessante vorher - nachher Vergleichsbilder.

Bis dahin

Matthias

Beitrag von „Matthias“ vom 14. März 2011 um 13:59

Und noch ein Fund aus dem www - ein XWorld Film der letzten Tour durch Asien, damals noch mit Toyota (aber trotzdem ganz interessant ;-)) - ich denke es kommt ganz gut über für welchen Belastungen die Amarok umgebaut werden.

http://www.youtube.com/watch?v=OLEjtCx_arM

Beitrag von „Matthias“ vom 14. März 2011 um 17:00

Die Ausgangsbasis - mit den kleinen Serienrädern und dem Serien Heavy Duty Fahrwerk.

[000_0004_01.jpg](#)

Beitrag von „Matthias“ vom 21. März 2011 um 13:32

Sorry,

ich hatte in den letzten Tagen wenig Zeit den aktuellen Stand durchzugeben - mittlerweile hat sich viel getan.

Neben dem Unterfahrschutz für Getriebe und Motor gilt es beim Amarok (wie ja bei allen tatsächlich im Gelände eingesetzten Fahrzeugen) den Tiefsten Punkt des Fahrzeugs besonders zu schützen.

Hierbei ist ein wesentlicher Konstruktionsunterschied zum Touareg zu beachten - der Amarok hat hinten eine Starrachse. Der Vorteil ist: auch beim Einfedern konstante Bodenfreiheit - der Nachteil - die Bodenfreiheit unter der Achse kann zwar durch größere Räder etwas erhöht werden, die Fahrwerksveränderungen an der Hinterachse verbessern ansonsten zwar die "Geländewinkel" - der Platz unter der Achse bleibt gleich. Wieviel cm das sind werde ich schreiben wenn wir die neuen Reifen drauf haben.

Da auch die hinteren Stoßdämpferaufnahmen recht weit unten angebracht sind - werden wir auch diese (und die Dämpfer) gleich mit schützen, da der ganze Hinterachsbereich auf den südamerikanischen Schotterpisten einem ständigen Steinbeschuß ausgesetzt sind.

[PAT_2980.jpg](#)

[PAT_2982.jpg](#)

Hier ist auch schön die unkonventionelle, aber für die Praxis sehr taugliche Auspuffkonstruktion zu sehen (Serie).

Ein weiterer Meilenstein ist die Abdeckung der Ladefläche - da einerseits die Belastung (Gerüttel und Staub) deutlich über der normalen Belastung für so ein Teil liegen wird und wir uns unterwegs nicht mit der Reparatur von friggeligem, kleinteiligen Zeugs rumschlagen wollen - war die Ansage: stabil und vielseitig. So wurden von Seikel speziell für den X-World Einsatz Ladeflächenabdeckungen konzipiert - wie man sieht kann da auch ein stämmiger Südhesse gut drauf stehen, ohne dass sich etwas verbiegt. Die vorderen Scharniere sind über den Ermüdungsverdacht erhaben....

[Neues Bild.JPG](#)

Sobald BGF liefert gibt es die ersten Bilder mit neuem Fahrwerk und Reifen, dann fehlen nur noch die Vollbeklebung und die Schnorchel mit Zyklonfilter.

Bis dahin - genießt das großartige Frühlingswetter

Beitrag von „Matthias“ vom 1. April 2011 um 16:48

Hallo zusammen,

der erste Amarok ist komplett umgebaut. Kann die Bider grade nicht verkleinern - deshalb - mehr Details nächste Woche.

Vielleicht schaffe ich es morgen damit mal kurz beim bösen Wolf vorbei zu schauen, dann könnt ihr euch das Teil mal in 3D anschauen.

Ansonsten - VIEL SPASS IM DRECK

Matthias

Beitrag von „Matthias“ vom 4. April 2011 um 12:20

So - hoffe ich kann die Bilder jetzt hier rein pressen...

Ich wäre am Samstag ja gerne mit dem Amarok auch ein wenig durchs Gelände gefahren - da dieser aber als Ausstellungsstück für die Messe in Hannover geplant war habe ich es mir verkniffen...

Als ich das Auto am Freitag bei Seikel abgeholt habe war ich echt begeistert - der Amarok steht sauber da, die Proportionen passen - eine wirklich runde Sache.

Hier einpaar Vorher - Nachher Bilder:

[IMG_0373.jpg](#)

[IMG_0378.jpg](#)

[IMG_0379.jpg](#)

[IMG_0382.jpg](#)

Soweit das Sichtbare - für uns ging es jedoch auch um die Funktion - oder wie heißt es bei Geländefahrzeugen - wichtig ist der Platz drunter.

[IMG_0375.jpg](#)

Die Kombination aus geändertem Unterfahrschutz, höheren Rädern und längeren Federn bringt vorne eine Bodenfreiheit von knapp 27cm (Serie: knapp 20cm).

Hier ein Bild - vorher nachher der verwendeten Reifen (Neu: BFG MT mit S Kennung)

[IMG_0376.jpg](#)[IMG_0377.jpg](#)

Der Schnorchel ist ein echtes carbon Schmuckstück geworden und würde jedem Rallye Raid Wettbewerbsfahrzeug gut stehen - der Durchmesser ist so gewählt, dass fast keine Verschlechterung des Ansaugverhaltens zum Serienzustand besteht. Der riesige Topf oben ist ein Zyklonvorfilter.

[IMG_0374.jpg](#)

Gleich folgt noch ein Bild des vollständigen XWorld Amaroks

Beitrag von „Matthias“ vom 4. April 2011 um 12:34

Hätte ich ja fast vergessen - wie fährt sich der Umgebaute?

Beim Einsteigen fällt zuerst auf, dass der Amarok sehr hoch ist - man tront über dem Verkehr.

Die Befürchtung, dass das durch Seikel nochmals verstärkte Heavy Duty Fahrwerk, grade bei leerem Fahrzeug komplett steifbeinig ist, verfliegt schon nach den ersten Metern. Kleine Unebenheiten werden einfach so weggebügelt, auch auf größeren und gröberen Verwerfungen kein Gestucker und Gehoppel - zwar ein deutlicher Unterschied zum Luftkomfort des Dicken, aber eher sportlich straff und gut langstrecken geeignet.

Die Beschleunigung leidet etwas unter den doch deutlich größeren Reifen, positiv ist jedoch, dass der sehr kurze erste Gang jetzt etwas länger ausfällt (und für die harten Sachen gibt es ja die Untersetzung), sodaß nicht auf den ersten Metern in den zweiten geschaltet werden muss.

Auf der Landstrasse und bei schnellem Spurwechsel auf der Autobahn liegt er Amarok eher auf dem Niveau von SUY oder PKW als in der fahrdynamisch doch recht fragwürdigen Riege der klassischen Pick-Ups.

Hier noch ein Bild des Hinterachsschutzes und des gesamten Fahrzeugs.

Wer die Amaroks Artgerecht bewegen möchte - auf ein paar Etappen der XWorld sind noch Plätze frei - meine Kollegin Tanja Wattenbach 0661-440 772 725 gibt gerne Auskunft.

Viele Grüße - auf bald

Matthias

[PAT_2980.jpg](#)

[IMG_0386.jpg](#)

Beitrag von „solberg“ vom 6. Januar 2012 um 11:53

Wie hoch ist die Höherlegung des Fahrwerks nun geworden? Bei Seikel gibt es ja 'nur' 25mm Höherlegung. Sieht aber höher aus 🙄

Beitrag von „Sittingbull“ vom 6. Januar 2012 um 21:36

[Zitat von solberg](#)

Sieht aber höher aus

Hallo solberg,

das liegt an den größeren Reifen 🙄

Grüße von Stephan 🙄

Beitrag von „t-ray“ vom 8. Januar 2012 um 10:04

Welche Reifengröße ist denn das - 255/70/16?