

# New Amarok

## Beitrag von „jamesbond“ vom 7. April 2016 um 17:09

Hallo,

ab Mitte des Jahres gibt es den Amarok als Facelift auch bzw. nur noch mit 3,0l V6 TDI Motorvarianten bis 224 PS (plus Overboost 🏎️ auf 245 PS)

Euro 6 sei wohl Dank dafür

LG  
james

---

## Beitrag von „Hannes H.“ vom 7. April 2016 um 19:03

Das ist ja ein toller Fortschritt! Schade nur, dass man im Amarok das NV235-Verteilergetriebe mit Untersetzung aus dem Touareg nicht verbaut. Das wäre noch das Tüpfelchen auf das I gewesen!

MfG  
Hannes

---

## Beitrag von „kelle“ vom 7. April 2016 um 20:28

### [Zitat von Hannes H.](#)

Das ist ja ein toller Fortschritt! Schade nur, dass man im Amarok das NV235-Verteilergetriebe mit Untersetzung aus dem Touareg nicht verbaut. Das wäre noch das Tüpfelchen auf das I gewesen!

MfG

Hannes

Hallo, genau das habe ich auch noch nicht begriffen. Kein Verkäufer oder Produktverantwortlicher könnte mir bis heute eine schlüssige Erklärung hierfür geben. Ansonsten klingt das neue Paket schon nicht übel, da werd ich noch ein wenig warten bis ich meinen ersetze.

Gruß Torsten

---

### **Beitrag von „Hannes H.“ vom 7. April 2016 um 21:07**

#### Zitat von kelle

Kein Verkäufer oder Produktverantwortlicher könnte mir bis heute eine schlüssige Erklärung hierfür geben.

Ich tippe mal drauf, dass es wieder mal um die Kosten ging, das aufwändige Verteilergetriebe mit Sperre und Untersetzung ist halt doch um einiges teurer als das einfache Torsenverteilergetriebe aus dem T2.

MfG

Hannes

---

### **Beitrag von „Sittingbull“ vom 2. Mai 2016 um 17:30**

**Hannover, 2. Mai 2016** – Volkswagen Nutzfahrzeuge legt mehr als eine Schippe drauf: Der Amarok, Premium-Pickup im B-Segment, bekommt ein größeres ‚Herz‘ und zeigt sein Leistungspotential – dank eines V-Sechszylinders der neuesten Generation. Mit dem neuen 3,0-l-Aggregat steht künftigen Amarok Fahrern ein Liter Hubraum mehr zur Verfügung. Der Pickup, der auf der Straße wie im Gelände zuhause ist, erreicht 550 Newtonmeter Drehmoment und 165 kW / 224 PS.

Robust und zuverlässig: Die neue, agile V6-Dieselmotorisierung des Amarok erfüllt die Kundenwünsche nach hoher Durchzugskraft bei niedrigen Drehzahlen. So ist bereits bei 1.500 Umdrehungen pro Minute das maximale Drehmoment des leistungsstarken Sechszylinders

abrufbar. 550 Newtonmeter, das sind nochmals 130 Nm mehr als beim Vorgänger-Modell. Damit ist für ausreichend Schub und Durchzugskraft in allen Lebenslagen gesorgt.

Die lang ausgelegten höchsten Gänge des Schalt- oder 8-Gang-Automatikgetriebes senken bei konstant schneller Fahrt das Drehzahl- und Verbrauchsniveau und leisten auf diese Weise ihren Beitrag zu geringen Fahrgeräuschen und niedrigen CO<sub>2</sub>-Emissionswerten. Der kombinierte NEFZ-Verbrauch des neuen Amarok mit 165 kW und 8-Gang-Automat wird voraussichtlich bei einem Dieserverbrauch von 7,6 Litern/100 km liegen. Das entspricht 199 Gramm CO<sub>2</sub>/km als Bestwert.

Der Motor ist auf Langlebigkeit und Robustheit ausgelegt. Insgesamt stehen für den neuen Amarok drei Leistungsstufen des 3,0 l TDI mit exakt 2.967 Kubikzentimetern Hubraum zur Wahl: Diese erreichen 120 kW / 163 PS, 150 kW / 204 PS oder eben satte 165 kW / 224 PS. Sie alle erfüllen die neueste EU-6-Abgasnorm. Als erstes steht zunächst das leistungsstärkste Aggregat zur Verfügung. Bereits ab Ende September 2016 ermöglicht dies den Kunden von Volkswagen Nutzfahrzeuge so einen attraktiven Einstieg in die Sechszylindermotorisierung.

In Abhängigkeit zur Motorleistung gibt es drei unterschiedliche Antriebsvarianten: als klassischer Heckantrieb sowie als 4MOTION, entweder mit Heckantrieb und zuschaltbarer Vorderachse in Kombination mit Handschaltung oder mit permanentem Allradsystem und Torsen-Differential mit dem 8-Gang-Automatikgetriebe. Die im Amarok neue, in Europa serienmäßige Servotronic-Lenkung trägt dazu bei, dass sich der Amarok sehr präzise steuern lässt. Neue 17-Zoll-Bremsscheiben an der Vorderachse des 165-kW-Amarok und seine 16-Zoll-Scheiben hinten sorgen dafür, dass der leistungsstarke Pickup immer schnell und sicher zum Stehen kommt. Auch die mehrfach ausgezeichnete Multikollisionsbremse ist serienmäßig an Bord.

Eine athletischere Front und eine gänzlich neue Instrumententafel betonen den starken Amarok-Auftritt. Sie machen das Fahrzeug zusammen mit den neuen, ergonomischen Sitzen wertiger, das Design entspricht der aktuellen Volkswagen-DNA. Mit einer Länge von 5,25 Metern und einer Breite von 2,23 Metern (inklusive Spiegel) erfüllt der Amarok alles, was von einem klassischen Pickup erwartet wird.

Die neue, in Wagenfarbe lackierte Sportsbar des Launchmodells, in Europa künftig unter dem Namen Amarok Aventura erhältlich, verlängert optisch die Doppelkabine des Amarok nach hinten und überdeckt zugleich einen kleinen Teil der 2,52 m<sup>2</sup> großen Ladefläche in der Cargo-Box. Weiterhin sind für die Cargo-Box des Amarok verschiedene Stylingbars und Abdeckungen genauso erhältlich wie Laderaumbeschichtungen oder Hardtops.

Auf die Ladefläche des viertürigen Amarok geht weiterhin eine Europalette quer, und – je nach Ausstattungsvariante – sind Nutzlasten von über einer Tonne möglich. Zudem wird der neue Amarok in einigen Varianten künftig bis zu 3,5 Tonnen Anhängelast ziehen können.

Die Felgengrößen der verschiedenen Ausstattungsstufen des Amarok werden angehoben und stärken den Auftritt des Kraftsportlers. Beim Amarok Aventura kommen 20-Zoll-

Leichtmetallfelgen ebenso zum Einsatz wie das von einer Rückfahrkamera unterstützte Einparkassistent-System Park Distance Control. BiXenon-Scheinwerfer, LED-Tagfahrlicht, LED-Kennzeichenbeleuchtung sowie LED-beleuchtete Seitenschweller unter den Türen machen den Auftritt des Aventura perfekt

---

## **Beitrag von „Sittingbull“ vom 25. Mai 2016 um 13:41**

**Hannover, 25. Mai 2016** – Erste Fahraufnahmen des Amarok Aventura von Volkswagen Nutzfahrzeuge: Künftig ist der Premium-Pickup im B-Segment mit einem V-Sechszylinder der neuesten Generation unterwegs. Auch im Innenraum bietet der Offroader seinen Kunden viel Neues. Dazu zählen ein attraktives Cockpit, inklusive farbiger Multifunktionsanzeige im Launchmodell Aventura, und neueste Radio-/ Navigationssysteme. Zudem bietet der Amarok für Fahrer und Beifahrer 14-fach verstellbare ergoComfort-Sitze, die bereits für ihre Rückenfreundlichkeit prämiert wurden.

Souverän und robust: Mit seiner Ausstrahlung und Präzision wird der neue Amarok auch Kunden aus dem klassischen SUV-Segment begeistern. Der Pickup, der auf der Straße wie im Gelände zuhause ist, erreicht in seiner höchsten Leistungsstufe 550 Newtonmeter Drehmoment und 165 kW / 224 PS. Bis zu 193 Stundenkilometer Spitze und der Spurt von 0 auf 100 Stundenkilometer sind in 7,9 Sekunden möglich.

Dank seiner hohen Sitzposition und guten Übersicht sowie einem hochwertigen Innenraum ist der Pickup eine attraktive Alternative. So elegant und komfortabel kann man auf und abseits befestigter Straßen unterwegs sein. Und trotz seiner imposanten Größe fällt der Einstieg in den Amarok leicht. Weit aufschwingende Türen sowie – ausstattungsabhängig – Haltegriffe an A- und B-Säulen unterstützen das Entern der Kabine.

Ein Highlight im Innenraum des neuen Amarok sind die neuen elektrisch verstellbaren ergoComfort-Sitze für Fahrer und Beifahrer mit großer Kopf- und Beinfreiheit. Dazu tragen vor allem die höhenverstellbaren Vordersitze mit ihrer großen Längsverstellung bei. Sie zeichnen sich durch sportlich konturierte Seitenwangen aus, die auf höchste Komfort- und Ergonomie-Eigenschaften optimiert sind. Die optionalen, elektrischen Fahrer- und Beifahrersitze mit 14-Wege-Funktion lassen sich individuell auf die persönlichen Körpermaße einstellen. So reagiert der Sitz per Knopfdruck auf Längs- und Höhenverstellung, Lordosen-Ausprägung und -Weite, Lehnen- und Sitzkissenneigung sowie manuell auf eine Sitztiefenverstellung. Die ergoComfort-Sitze für Fahrer und Beifahrer im Amarok sind mit dem AGR-Siegel der Aktion Gesunder Rücken e.V. ausgezeichnet worden. Zusammen mit Nappa-Leder als Sitzbezüge und abgesetzten Ceramique-Nähten sowie zusätzlicher Sitzheizung kommen anspruchsvolle Kunden nicht zu kurz.

Auch die neu gestaltete Instrumententafel fällt sofort ins Auge: Auffällig im Design der neuen Schalttafel-Architektur sind die Betonung waagerechter Linien, die klare Gliederung der Flächen sowie die realisierte Präzision der Kanten und Sicken. Der Verzicht auf runde Konturen und die Konzentration auf waagrechte und senkrechte Linien lassen das Interieur markanter und ausgeprägter erscheinen. Zahlreiche Ablagen machen den Passagieren das Leben leichter.

Das Multifunktions-Lederlenkrad erleichtert dem Fahrer die Bedienung von Radio, Telefon oder der Multifunktions-Anzeige. Das Display zwischen den klassischen Rundinstrumenten ist beim Launchmodell Amarok Aventura farbig und verfügt über eine 3D-Darstellung. Mit den neuen, optionalen Schaltwippen am Lenkrad (Serie im Aventura) lässt sich die 8-Gang-Automatik regeln. Der rahmenlose Innenspiegel in Verbindung mit dem optionalen Licht- & Sicht-Paket steigert die Wertanmutung und Sportlichkeit des neuen Amarok-Interieurs weiter.

Weit oben in der Mittelkonsole, und damit direkt im Blickfeld des Fahrers, befindet sich das neue Infotainment, es ermöglicht eine durchdachte und ergonomische Bedienung. Ausgestattet mit Features wie App Connect, Guide & Inform oder Car-Net lassen sich so beispielsweise Smartphone-Apps über eine USB-Schnittstelle integrieren, um auf deren Inhalte über den Touchscreen des Infotainment-Systems zugreifen zu können. Guide & Inform erweitert das Navigationssystem um online-basierte, hochaktuelle Informationsdienste wie zum Beispiel Online-Verkehrsinformationen. Das Navigationssystem ‚Discover Media‘ erhält zudem serienmäßig digitalen Radio-Empfang DAB+.

Mit an Bord bei den Infotainment-Systemen ‚Composition Media‘ oder ‚Discover Media‘ ist ein ‚Digital Voice Enhancement‘. Diese elektrische Sprachverstärkung erleichtert die Kommunikation während der Fahrt, das Freisprechemikrofon verstärkt die Sprachsignale, der Fahrer muss sich beispielsweise nicht mehr zu seinen Mitfahrern umdrehen oder besonders laut sprechen. Mitfahrer auf der Rückbank hören den Sprechenden verstärkt über die hinteren Lautsprecher.

Auch das von der Rückfahrkamera ‚Rear View‘ unterstützte Einparkassistenten-System ‚Park Pilot‘ macht das Leben leichter. Eine Edelstahl-Pedalerie (exklusiv im Aventura) oder die schwarze Verkleidung, von Tür zur Tür durch eine abgesetzte Lackspange unterteilt, runden das Bild im Amarok-Interieur ab. Klimaanlage, Bluetooth-Anschluss und bis zu vier 12-Volt-Steckdosen zur Stromversorgung sind ebenfalls mit an Bord.

Die Preise des neuen Amarok in Deutschland starten für die heckgetriebene Ausstattung Trendline mit Doppelkabine, V6 TDI und 120 kW (EU6, ab 2. Quartal 2017 erhältlich) bei 25.720 Euro netto und liegen damit nur um 940 Euro über dem bisherigen Einsteiger mit Doppelkabine und 103 kW TDI Vierzylinder. Die Top-Ausstattung des Amarok Aventura mit dem V6 TDI und 165 kW, 4Motion-Allradantrieb und 8-Gang-Automatik kommt auf 46.525 Euro netto und ist zur Markteinführung ab Ende September 2016 erhältlich.

## **Beitrag von „Offroader1983“ vom 8. Juni 2016 um 16:41**

Auf den ersten Blick scheint es mir ein toller Wagen mit gutem Fortschritt zu den Vorgängern und luxuriösen Ausstattungsmöglichkeiten zu sein. In Anbetracht dessen, dass mit ihm eher SUV-Fahrer angesprochen werden sollen, ist er hier auf jeden Fall gut aufgehoben. Bin ja mal auf die ersten Fahrberichte gespannt!

Gruß

Offroader

---

## **Beitrag von „Cars10“ vom 9. Juni 2016 um 10:42**

Hallo zusammen,

Wir haben in der Firma 2 Amarok (Bj 2015) jeweils mit dem 2.0l TDI. Der 4-Zyl verbraucht etwa 2l weniger als der V6 in meinem Touareg (Bj 2015). Mit dem 8-Gang-Wandlergetriebe harmoniert der Amarok gigantisch und wirkt sportlich spritzig - gefühlt nicht schwächer als der V6. Wenn die neuen Modelle jetzt 25% mehr verbrauchen hat VW mit Zironen gehandelt. Ich denke, der Grund für die Umstellung liegt in der EURO6-Abgasnorm. Ich hab den direkten Vergleich und sage mal ganz frech, der 2.0l ist der bessere, ökonomischere Motor.

Weiß jemand was ob die Assitenzsysteme (besonders Abstandstempomat) jetzt angeboten werden? Parkassistent spricht ja für elektrische Lenkunterstützung - gibt es Lane-Assist mit Lenkfunktion?

Viele Grüße, Carsten

---

## **Beitrag von „jamesbond“ vom 9. Juni 2016 um 18:32**

### [Zitat von Cars10](#)

Mit dem 8-Gang-Wandlergetriebe harmoniert der Amarok gigantisch und wirkt sportlich spritzig - gefühlt nicht schwächer als der V6.

Ich hab den direkten Vergleich und sage mal ganz frech, der 2.0l ist der bessere, ökonomischere Motor.

Hallo,

so unterschiedlich können Empfindungen sein 🙄

Ich bin wirklich sehr zufrieden mit meinem Amarok (07/2015, Highline, Allrad, Automatik, 180 PS, bisher 30000km, null Probleme), aber auf Formulierungen wie gigantisch, sportlich spritzig 🙄, so stark wie der V6TDI oder bessere Ökonomie wäre ich nun wirklich nicht gekommen.

Die Automatik ist gut, aber bei höheren Geschwindigkeiten zappelig und zu schaltfreudig und die Motorstärke kann man eher etwas über dem damaligen Touareg R5 ansetzen ... da war mein V6TDI aber ein ganz anderes Auto.

Mit dem Amarok verbräuche ich ähnlich viel wie mit dem V6 TDI (wobei ich aber bei keinem Modell zu den Spritflüsterern zähle 🙄)

Man muss aber auch fairerweise sagen, dass der Amarok aus der Nutzfahrzeugsparte kommt und gut ausgestattet nur gut die Hälfte bis Zweidrittel eines Touareg kostet.

Insgesamt habe ich mit dem Amarok für den Preis etwas mehr Auto bekommen als ich erwartet habe ... aber ein Vergleich mit dem Touareg ist unfair.

Eigentlich wollte ich mir eine Wohnkabine für den Amarok kaufen, aber wir haben uns mittlerweile für ein separates Wohnmobil entschieden .... den Amarok fahre ich trotzdem gern weiter und in einer 3 Liter-Version werde ich irgendwann auch mal den Nachfolger testen.

LG

james

---

### Beitrag von „kelle“ vom 9. Juni 2016 um 20:13

Hallo,

ich würde mich der Meinung von James anschließen. Mein Amarok ist einer der ersten von 10/2010 habe jetzt knapp 100tkm drauf und kaum Probleme. Zum Verbrauch muss ich jedoch sagen, dass mein Touareg von 2014 doch mindestens 1 l sparsamer ist, am größten ist der Unterschied bei gemütlicher Autobahnfahrt, da nimmt der Touareg 7,5-8 und der Amarok nimmt da immer 9-9,5. In der Stadt ist der Unterschied etwas geringer, da macht sich sicher doch das Startstopsystem bemerkbar. Anmerken möchte ich noch, dass ich keinen Unterschied von Schummelsoftware zur "legalen" Version feststellen konnte.

Ungünstig ist mit Einführung des neuen Motors auf jedenfalls die höhere Steuer, da ja beim Amarok DC keine Gewichtsbesteuerung geht. Ich bin auch auf die neuen Preise gespannt, mein

Highline kam damals mit sehr guter Ausstattung 32 netto, beim aktuellen sind da mind gute 40 fällig, dann beim neuen Modell noch ein Aufpreis für den V6 und diverse Neuerungen??  
Na mal abwarten, sonst schau ich mir dann mal den Dmax an;).  
Gruß Torsten

---

### **Beitrag von „VauWeh80“ vom 26. Juni 2016 um 01:36**

Ein Amarok mit 4 Zylindern schafft die Euro 6 Norm gerade noch. Mit 6 Zylindern wird er Probleme damit haben, in Deutschland verkauft zu werden.

---

### **Beitrag von „Hannes H.“ vom 26. Juni 2016 um 07:53**

#### Zitat von VauWeh80

Ein Amarok mit 4 Zylindern schafft die Euro 6 Norm gerade noch.

Eben nicht, das war auch ein Grund warum man den 4-Zylinder im Amarok sterben lassen hat. Der aktuelle 4-Zylinder hätte im Motorraum nicht in der Einbaulage platz gefunden. Bisher hatten die 4-Zylinder nur die Euro 5 geschafft.


MfG

Hannes

---

### **Beitrag von „T-Bone Shifter“ vom 26. Juni 2016 um 22:39**

Hi!

@ Hannes Troll Alarm...guck mal was der gute Vau Weh  bis jetzt gepostet hat und das ohne einen Touareg zu haben 😏

LG

Manu