

Christer Andersson provkör

VW Amarok Double Cab Aventura 3,0 TDI 224 hk ◀

En bästsäljare som kör mot strömmen

När i stort sett alla pickuptillverkare i samband med införandet av Euro 6-motorer gick ner i cylindervolym i sina fyrcylindriga dieslar gick VW med i Sverige marknadsledande Amarok tvärs emot strömmen. Man bytte ut sin fyrcylindriga 2,0-litersdiesel mot en V6:a på 3,0 liter.

Text och foto: Christer Andersson

Förutom en ny V6-motor är nya VW Amarok i grunden samma bil som för sju år sedan då Argentinatillverkade Amarok seglade upp som marknadsledare i Sverige trots att man endast säljer den som fyrdörrars dubbelhytt. Numera tillverkas europaversionerna i Hannover.

Tack vare V6-motorn från Audi känns Amarok ändå helt ny. Fronten är uppdaterad och en sportbar ändrar siluetten från hytten över flaket. Den kan inte användas i kombination med en ny lastbåge, se bild, eller i kombination med ett låsbart rullskydd över flaket.

Byggarens provbil var en Aventura med 165 kW/224 hk och åttastegad automat. Längre fram kommer versioner med 150 kW/204 hk och Amarok tillverkas även med 120 kW/163 hk. Utrustningsalternativen heter Comfortline, Highline och Aventura. Endast Aventura har 20-tumsfälgar och 255/50 R20-däck. I övrigt finns det både 17-, 18- och 19-tum.

Amarok har Audis permanenta fyrhjulsdrift utan lågväxel men säljs också

med VW:s system med sexväxlad manuell låda, bakhjulsdraft och inkopplingsbar fyrhjulsdraft samt lågväxel. En version vi föredrar som arbetsredskap i kombination med däck i dimensionen 245/65 R 17. Vid körning på grus finns en VW-finess kallad Off-Road ABS som kortar bromssträckan.

Hellackad stötfångare fram och avsaknaden av avbärarsköldar på sidorna skvallrar om att Aventura riktar sig mot en publik som vill ha en "livsstilsbil" med flakbilens möjlighet till avlyftbar moms. Sidebars av rostfritt stål med små svåransvända fotsteg och led-belysning kan skydda något från stötar från sidorna. Bak en kromad stötfångare med ett inbyggt fotsteg. Dragkrok är standard och vår provbil fick dra 3 300 kg. Det finns versioner som får dra 3 500 kg. Taklasten är 100 kg. Reservhjulet hänger under flaket bakom den stela bakaxeln. Bi-Xenon-strålkastarna är effektiva, men saknar spolning som standard. Ledvarseljus. Dimljus.

Vidöppnande dörrar ger högt men bra insteg. Inredning i mattsvart plast med apelsinskalsyta mot reflexer. Vår provbil har påkostade stolar fram och svart läder-

klädsel. Vi föredrar instegsmodellens textilkädsel. De flesta lär sitta utmärkt i den nya förarstolen vilken justeras steglöst åt alla tänkbara håll. Den läderklädda ratten har bra grepp. Instrumenten är tydliga och överskådliga med stora runda urtavlor och en färddator som även visar hastigheten digitalt i kombination med farthållaren. En stor display mitt på panelen för radio-, media-, telefon, navigation och backkamera. De flesta reglage och tangenter är belysta och lättfunna. Manövertangenterna på ratten är små och svårfunna.

Bak sitter de två ytterpassagerarna acceptabelt på en sittdyna som är i kortaste laget och med ett fast rättuppstående ryggstöd. Mittpassageraren sitter trång och har dåligt med plats för benen. Hela ryggstödet bak går att fälla fram för att skapa en lastyta.

Förvaringsmöjligheterna uppfyller inte vad som krävs i ett arbetsredskap. Arbetsytor saknas helt. Hyfsat stora kartfack i framdörrarna och mindre i bakdörrarna. Facket ovanpå panelen saknar lock, varför det som ligger där speglas i rutan. Låsbart handskfack.

Pedalerna i rostfritt stål är bra placerade, liksom växelspaken. Kurvhandtag i taket vid ytterplatserna och instegshandtag utom vid förarplatsen. Innerbelysning mitt i taket samt belysning fram med separata kartläsningslampor. Värmen, ventilationen och klimatanläggningen fungerar utmärkt. Parkeringsvärmare med fjärrstyrning är standard.

Närsikten framåt är dålig, vilket kompenseras av en "Park Pilot" som ger en var-

PLUS & MINUS

- | | |
|-------------------------------|----------------------------------|
| + Tyst på landsväg | - Ömtålig för småskador |
| + Låg bränsleförbrukning | - Usla förvaringsmöjligheter |
| + Utmärkt automatlåda | - Eftersatt baksätesskomfort |
| + Bra permanent fyrhjulsdraft | - Inga sidokrockkuddar bak |
| + Hög släpvningsvikt | - Små manövertangenter på ratten |
| + Personbilskomfort fram | - Skyddsplåt/stänklåt saknas |
| + Offroad ABS | - Ej utvändiga lastsäkring |



Dåligt skydd för småskador och lågprofildäck i dimensionen 255/50R 20 skvallrar om att VW Amarok Aventura riktar sig mot en publik som söker en "livsstilsbil" i stället för ett renodlat arbetsredskap.

ningston och visar i bild när man kommer nära ett hinder. Naturligtvis även backkamera. Ytterbackspeglarna är stora, ger ett bra siktfält och är infällbara. Vindrutetorkaren borde gått något längre ut i vänsterkant och solskydden klarar inte sidoljus tillfredsställande.

Beträffande säkerheten är förar- och urkopplingsbar passagerarkrockkudde standard liksom sido- och huvudkrockkuddar fram. Sidokrockkuddar eller gardiner för baksätet finns inte ens som tillval. ISO-FIX-fästen bak för barnstol.

I motorrummet är det inte mycket ägaren bör göra förutom vätskepåfyllningar och kontroller. Allt är dock tydligt markerat. Lampbyten är krångligt och i stort sett ett verkstadsjobb. På en bil av den här typen förväntar vi oss en skyddsplåt. Här finns det inte ens en enkel stänkplåt.

Flaket på vår provbil var tillvalsutrustat med en båge i aluminium med belysning mot flaket. Ett låsbart rullskydd som flaklock är standard på Aventura. En lastsläde, som tillval, klarar 600 kg och baklämmen

200 kg. Bredden mellan hjulhusen klarar precis en europapall. Fyra små lastsäkeringsögglor i golvet.

På vägen infinder sig inte den eftersträvade personbilskomforten helt. Det blir svårt med en stel bakaxel med långsgående bladfjädrar och breda hårda lågprofildäck. Olastad sväljer fjädringen/dämpningen ojämnheter hyfsat och aningen sämre med maxlast. Däremot känns bilen instabil med maxlastat flak. Bör inte utgöra en säkerhetsrisk. Antisladdsystemet tar över.

Motorn går tyst, mjukt och behagligt och den åttastegade automaten med en låg etta växlar närmast omärkligt. Vi mätte upp låga 66 decibel vid 110 km/tim på motorväg. Prestanda är utmärkta. Den permanenta fyrhjulsdriften i kombination med antispinn ser till att alla hjulen får bra fäste. 0–100 km/tim klarade vår provbil på ca åtta sekunder och på ca elva sekunder med maxlast. Utlovade 7,8 liter i blandad körning kom vi inte i närheten av, men 9,4 liter med maxlast över vår provsträcka betraktar vi som lågt. 🚗

VW Amarok Double Cab Aventura 3,0 TDI 224 hk

Pris, inkl. moms: från 498 750 kr. (Billigaste modell, 372 500 kr).

Fordonsskatt: 5 952 kr.

Garantier: Nybil, 3 år utan milbegränsning. Rost, 12 år. Lack, 3 år. Elektronik, nej. Vagnskada, nej.

Serviceintervaller: Upp till 4 000 mil, beroende på körstil.

Motor: Turbodiesel med common rail-insprutning. Partikelfilter. V6. 24 vent, två överliggande kamaxlar per cylinderrad. 2 967 cm³. Max effekt 165 kW/224 hk vid 3 000–4 500 v/min. Max vridmoment 550 Nm vid 1 400–2 750 v/min. Miljö: Euro 6. Koldioxidutsläpp, 204 g/km.

Bränsleförbrukning: Blandad körning 7,8 l/100 km. Landsvägskörning 7,3 l/100 km. Stadskörning 8,6 l/100 km. Byggarens snittförbrukning med 732 kg last, 9,4 l/100 km.

Prestanda: 0–100 km/tim, ca 8,0 sek. Med 732 kg maxlast, ca 11,0 sek. Toppfart 191 km/tim.

Mått och vikter: Längd/bred (speglar)/höjd 519,1/195,4 (222,8)/183,4 cm. Axelavstånd, 309,0 cm. Längd flak, ca 161,6 cm, Bredd, 162,0 cm. Bredd mellan hjulhus, 122,2 cm. Tjänstevikt/maxlast/släp, 2 248 kg/732/3 300 kg.



Fullvärdig personbilskomfort och full uppsättning krockkuddar fram men dåligt med förvaring och arbetsytor för att vara ett arbetsredskap. Baksätet är inte lika komfortabelt som det ser ut och saknar sidokrockkuddar.



Flaket på vår provbil var tillvalsutrustat med en båge i aluminium med ledbelysning mot flaket, ett låsbart rullskydd som flaklock är standard på Aventura och en lastsläde som tillval vilken klarar 600 kg. Baklämmen klarar 200 kg i nedvikt skick