



# Kraft-Futterm

**S**eine Federung ist vergleichsweise komfortabel. Die Innenausstattung ist für ein Nutzfahrzeug untypisch hochwertig wie bei einem PKW. Seine Vierzylinder TDI-Motoren sind durch die Bank weg sehr sparsam. Alles Gründe, die hierzulande immer häufiger SUV-Interessierte zum VW Pick-Up greifen lassen. Obwohl für den harten Einsatz in Südafrika und Südamerika entwickelt, ist der Amarok auch auf dem europäischen Kontinent richtig gut angekommen.

Wegen der anhaltend positiven Marktentwicklung zögerte Motorentuner Markus Oberscheider keine Sekunde lang, dem großen Biturbo-Diesel im Sommer 2011 seinen OCT-Stempel aufzudrücken. Zu diesem Zeitpunkt war die Amarok Doppelkabine 2.0 BiTDI 4Motion mit 163 PS und Handschaltgetriebe das Non-Plus-Ultra der Baureihe.

Darauf abzielend, die SUV-Front aufzumischen und eine konkurrenzfähige Alternative zu den hubraumstarken Pick-Ups aus USA und Fernost zu bieten, lockt Oberscheider mit strammen 201 PS – ein Zuwachs von 24 Prozent. Die aus der Kur hervorgehenden GF-Messwerte lassen aufhorchen: Im Sprint von

0 auf 100 km/h nimmt das OCT-Druckmittel unserem Serien-Test-Amarok aus GF 11/2010 mit 10,8 Sekunden fast eine Sekunde ab. Im Überholmodus von 80 auf 120 km/h prescht das zwei Tonnen schwere OCT-Geschoß in 8, Sekunden vorwärts. Der Werks-Amarok benötigt für das gleiche Manöver 10 Sekunden. Hier machen sich die zusätzlichen 40 Newtonmeter Drehmoment bemerkbar, die den Pick-Up aus Österreich so leichtfüßig vorpreschen lassen.

OCT wirbt darüber hinaus mit einem Vergleich, der den Zugewinn an Leistung veranschaulichen soll: Für den Sprint von 0 auf 160 km/h, so heißt es auf der Webseite, legt das Serienmodell eine Strecke von 1660,09 Meter zurück. Die OCT-Doka erreicht dieselbe Geschwindigkeit bereits nach 1154,25 Metern – 506 Meter weniger. Nach OCT-Lesart ist das getunte 5,25 Meter lange Lastentier rund 96 Wagenlängen voraus. Liest sich sehr überzeugend, hat aber

genau genommen den typischen Haken potenter Fahrzeuge. Der Verbrauch steigt, wenn der Fuß nicht vom Gaspedal lassen kann. Beim OCT-Amarok registrierten wir im Mittel 10,9 Liter Diesel pro 100 Kilometer, für die Serienvariante waren es im GF-Test nur 8,9 Liter. Ein hoher Preis für das Leistungsplus? Es muss ja nicht immer Vollgas gegeben werden. Kommod gefahren, bewegt sich der Verbrauch etwa einen Liter über Serienniveau.

Womit der OCT-Amarok aber einfach trumpft, sind die für seine Klasse überragenden Fahreigenschaften. Der einzige europäische Pick-Up ist nicht nur gut genug, um im deutschen Straßenverkehr mitzuschwimmen. Er lässt sich erstaunlich flink

bewegen. Und trotz des Dopings sind keine Einbußen hinsichtlich des Komforts zu beobachten. Gegenüber seinem Serienbruder fiel er weder durch lautere Fahrzeuginnengeräusche auf, noch verschlechterten sich Federung und Bremsperformance.

**Ein Amarok mit 163 PS und Allradantrieb kommt überall durch. Mit der Leistungskurve von OCT Tuning gelingt ihm dies obendrein auch noch schneller**



**OBEN LINKS** Flüssig lassen sich die sechs Gänge der Handschaltung einlegen  
**OBEN RECHTS** Schutz vor Kratzern bietet die optionale Laderaumbeschichtung  
**UNTEN LINKS** Der Amarok Doublecab bietet fünf Sitzplätze und viel freien Laderaum  
**UNTEN RECHTS** Auf Leistungskuren gewährt OCT eigene Garantievereinbarungen

Da keinerlei Eingriffe in die Hardware erfolgen, steht ein recht moderater Preis von 1188 Euro für die Leistungskur auf dem Kassenzettel. Zum selben Kurs offeriert OCT diese Kur auch für den vom Werk nachgelegten Zweiliter-Biturbo-Diesel mit 180 PS. Dieser ersetzt die 163 PS-Modelle.

### Extra Leistung für den 180 PS TDI

Auch der Novize leistet nach dem OCT-Eingriff 201 PS, soll aber noch vehementer beschleunigen und auf Spitzentempo 201 km/h kommen – zehn Kilometer pro Stunde mehr als der Serien-Riese. Das Potenzial des Biturbo-Diesels scheint unerschöpflich.

Text ▶ Martin Santoro Fotos ▶ Tino Pauli

## ▶▶ Amarok Doublecab 2.0 BiTDI 4Motion OCT Tuning

**MOTOR** .....  
 Vierzylinder-Diesel TDI, vorn quer, 16V, 2 obenliegende Nockenwellen (DOHC) mit Zahnriemenant. und Rollenschlepphebel, CR-Direkteinspritz., Bi-Turboauflad., Oxi-Kat, Dieselpartikelfilter. Serienleistung 120 kW (163 PS) bei 4000/min, 400 Nm max. Drehmoment bei 1500-2200/min, Hubr. 1968 cm<sup>3</sup>, Bohr. x Hub 81 x 95,5 mm, Verdicht. 16,5:1.  
 Leistungssteigerung auf 150 kW (201 PS) bei 4200/min, max. Drehmom. 440 Nm bei 1500-2200/min

**KRAFTÜBERTRAGUNG** .....  
 4Motion-Allradantrieb permanent mit Torsen-Mittendifferential, 6-Gang Handschaltung, Übersetzungen 1. Gang 4,81; 2. Gang 2,54; 3. Gang 1,50; 4. Gang 1,00; 5. Gang 0,76; 6. Gang 0,63; R-Gang 4,36; Achse 4,1

**FAHRLEISTUNGEN** ..... GF Messwerte  
 Beschleunigung  
 0 - 60/80/100 km/h 4,4/7,5/10,8 s  
 0 - 120/140 km/h 15,6/22,9 s

80 - 120 km/h	8,0 s
Elastizität	
60 - 120 km/h (4./5./6.)	10,9/14,0/17,4 s
V <sub>max</sub>	190 km/h
<b>VERBRAUCH</b> .....	Diesel min. 51 CZ
Testverbrauch	10,9 l/100 km
CO <sub>2</sub> -Emission (WA)	209 g/km
Tankinhalt	80,0 l

<b>JAHRESKOSTEN</b> .....	
Steuer (Euro 5)	376 €
Typklasse HP/TK/VK	indiv. Angebot

<b>PREIS</b> .....	
OCT Leistungssteigerung	1.188 €

**KONTAKT** .....  
 O.C.T. Oberscheider Tuning, Reichsstr. 16a, 6890 Lustenau/Österreich, Tel. 0043-5577-86253, www.oct-tuning.com