



VW AMAROK MIT 688 725 KILOMETERN

BILD erklärt, wie Ihr Auto ewig hält!

**Hans Renger ist mit seinem VW Amarok auf dem Weg zum
Kilometermillionär –
BILD-Experte Roland Wildberg erklärt, wie auch Sie das
schaffen!**



Besitzer Hans Renger und BILD-Reporter Malte Bütner staunen, wie gut der Amarok die Strapazen verkraftet hat
Foto: Sandra Beckefeldt

Artikel von: **MALTE BÜTNER UND ROLAND WILDBERG** veröffentlicht
am
26.11.2017 - 12:27 Uhr



Ein Artikel aus AUTO BILD, Ausgabe 46/2017
 Foto: Auto Bild

Für den Fototermin ist Hans Renger nicht besonders weit gefahren: nur einmal aus dem bayerischen Wassertrüdingen nach Hamburg. 630 Kilometer, maximal bei Tempo 100. Morgens um 6 Uhr ist der 63-Jährige los, um 13 Uhr steht er bei BILD vor der Tür.

Ein Klacks für den Autotransporteur und seinen treuen Freund: einen VW Amarok mit 688 725 Kilometern auf der Uhr. Im März 2014 hat Renger den Pick-up als Neuwagen gekauft. Seitdem sind die beiden auf Tour. Wer Laufleistung durch Kalendertage teilt, kommt auf durchschnittlich mehr als 500 Kilometer pro Tag!

Renger ist ohne Anhänger gekommen – anders als verabredet. Am Telefon hatte er noch erzählt, ohnehin einen Wagen nach Neumünster in Schleswig-Holstein liefern zu müssen. Den hat er nun nicht dabei. „Ich wollte den Hänger hier nicht stehen lassen, die Tour mach ich morgen“, sagt der 63-Jährige.

Hans Renger transportiert edle Sportwagen und wertvolle Klassiker seiner Kunden quer durch die Republik. Eine Corvette C1 von 1959, neue Porsche, alte Mercedes, Supersportler von Lamborghini oder Bentley. Sportlich ist allerdings nur die Fracht. Renger fährt immer im Lkw-Tempo, selbst wenn kein Hänger am Amarok hängt.



Zwei Drittel sind geschafft. Hält er durch, ist der Amarok in spätestens zwei Jahren Millionär

Foto: Sandra Beckefeldt

Als sich der gelernte Buchdrucker vor zehn Jahren mit seinem ungewöhnlichen Speditions-gewerbe selbstständig machte, fuhr er noch einen BMW 5er Touring. Dessen niedrige Anhängelast war ein Problem. 2011 kaufte sich Renger seinen ersten [VW \(/auto/auto-news/vw-golf-gti/der-beste-gti-aller-zeiten-51856560,la=de.bild.html\)](#) Amarok. Der darf zwar mehr ziehen, hat aber keine Steherqualitäten. Bei 295 000 Kilometern streikte der erste Motor, ab einer halben Million schaltete sich das Sperrdifferenzial ständig von allein ein und aus.

Die Lampen des Abblendlichts musste Renger während der dreijährigen Nutzung aufgrund von Spannungsspitzen rund 80-mal tauschen. Als bei 750 000 Kilometern auch der zweite Motor aufgab, verkaufte Renger den Amarok – verärgert über die Haltbarkeit des Wagens und unzufrieden mit dem VW-Service.



Mit hohem Aufbau, viel Eigengewicht und 2,8 Tonnen Anhängelast ist der Amarok ein ideales Zugpferd

Foto: privat

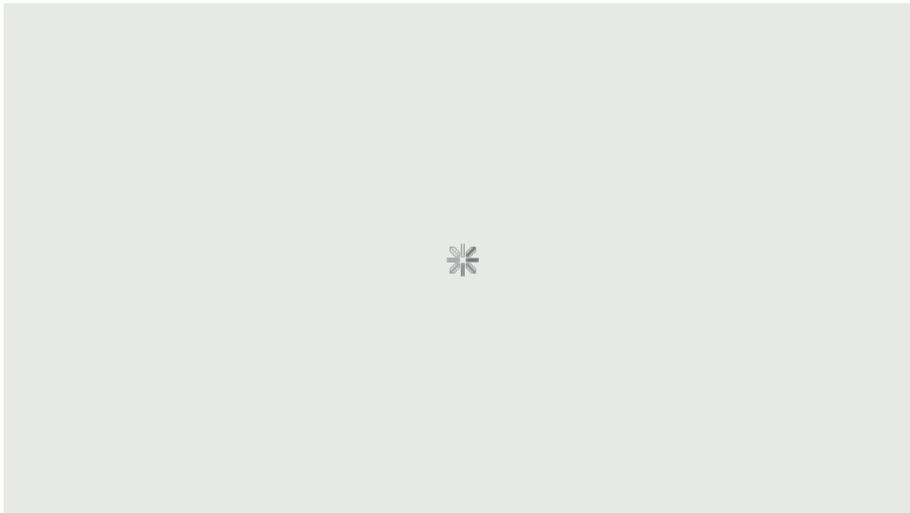
Dann tat er das, was wohl außer ihm niemand getan hätte: Er kaufte einen neuen Amarok. Seit März 2014 ist der 2.0 TDI in der Farbe Honey Orange sein fester Begleiter. Und es scheint, als sei der Wagen wild entschlossen, das schlechte Image der Baureihe zu rehabilitieren.



Der Amarok kriegt die Kurve. Nur nicht so schnell. Er ist ein reines Nutzfahrzeug

Foto: Sandra Beckefeldt

Als Hans Renger sich vor gut einem halben Jahr erstmals bei BILD meldete, standen 580 000 Kilometer auf dem Tacho. Zur Fotoproduktion Mitte Oktober waren es 688 725. Beim Schreiben dieses Artikels knackt er bereits die 700 000er-Marke. Bis der Artikel online ist, werden wohl noch einmal 5000 dazugekommen sein. 5000 Kilometer! Das fahren andere im ganzen Jahr!

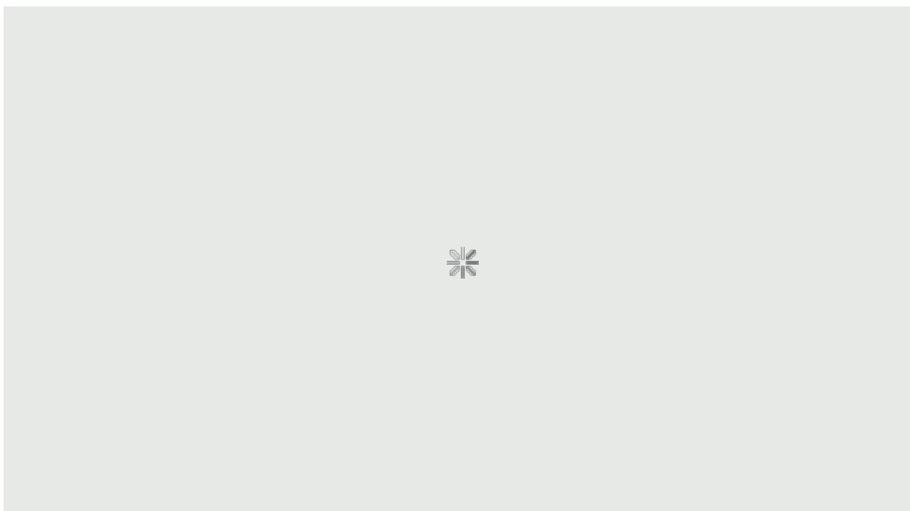


Nach der Waschanlage glänzt das Honey Orange des Amarok wie bei einem Jahreswagen

Foto: Sandra Beckefeldt

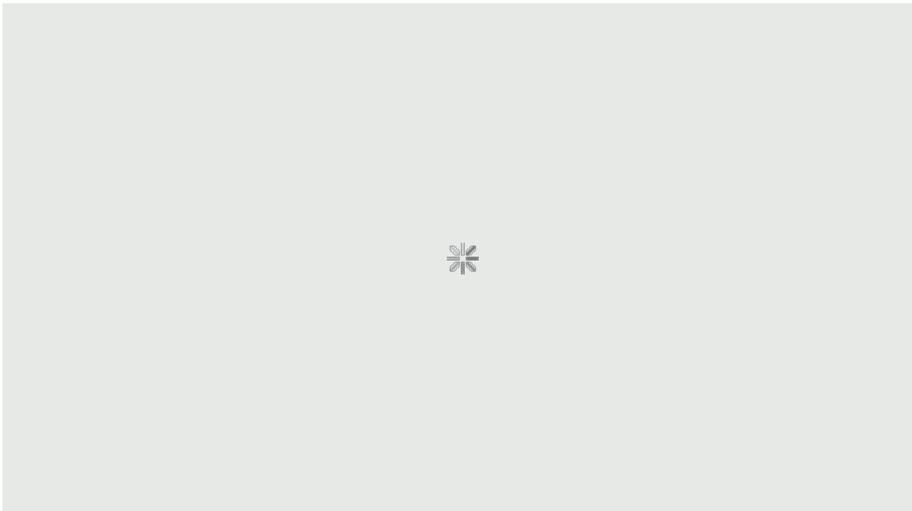
Renger läuft und läuft und läuft. Für die Fahrt schmiert er sich Butterbrote. Im Süden dudelt SWR 4 im Hintergrund, irgendwann HR 3, im Norden NDR 2. Zwei Navis weisen den Weg. Sicherheitshalber, man weiß ja nie. Probleme macht der Amarok kaum. Abgesehen von einem Schaden am Automatikgetriebe, das VW bei Tachostand 371 000 auf Garantie tauscht, geht in den Jahren außer Verschleißteilen nichts kaputt. Und selbst diese halten ungewöhnlich lange.

Erst zweimal hat Renger die Bremsscheiben erneuert, der letzte Satz Reifen war erst nach 245 000 Kilometern runter. Zudem ist Renger sparsam. Seit Ablauf der Garantie macht er den Ölwechsel nur noch halbjährlich. Klingt gut, bedeutet in diesem Fall aber: alle 100 000 Kilometer. Den teuren Rußpartikelfilter erneuert er in der ganzen Zeit nur einmal, seitdem lässt er ihn alle 200 000 Kilometer für einen Bruchteil des Geldes freibrennen.



Das zweite Getriebe ist seit Tachostand 371 000 mit von der Partie

Foto: Sandra Beckefeldt



Der Zweiliter-TDI-Motor läuft rau und etwas laut. Dass er bei der Laufleistung etwas ölflecht wird, ist okay
Foto: Sandra Beckefeldt

Die Kilometerfresser

Spannend! Diese zehn Modelle legen in Privatbesitz pro Jahr die meisten Kilometer zurück, Firmenfahrzeuge tauchen in der Statistik nicht auf.

Selbst an der Zapfsäule denkt Renger wirtschaftlich, tankt selten voll und auch nur dann, wenn es wirklich billig ist. Den Verbrauch hält er trotz schwerer Anhänger im Schlepptau mit vorausschauender Fahrweise und hohem Tempomateinsatz bei unter neun Litern. Das schont auch das Material. Federn, Dämpfer, Buchsen, Gelenke, Lenkung: alles noch erste Garnitur. Genau wie Batterie, Auspuff, Kühler und Kopfdichtung.

Mit seiner tadellosen Optik wäre der Pick-up Traumobjekt aller Tachobetrüger. Weder Steinschläge an der Front noch Sitze, Pedale oder Lenkrad lassen Rückschlüsse darauf zu, dass dieser Wagen rechnerisch mehr als 16-mal die Welt umrundet hat. Der Lack glänzt, die Polster sind noch ganz, nur die vorderen Felgen fallen auf, sie haben sich im Laufe der Zeit von der Hitze verfärbt.

Der Zweiliter-TDI knurrt vertrauenerweckend vor sich hin. Mehr als 2000 Touren musste er noch nie drehen. Der Ölverbrauch lag schon immer um 0,2 Liter auf 1000 Kilometer und ist auch nicht gestiegen. An die etwas dürrtige Geräuschkämmung hat sich Hans Renger längst gewöhnt, auch als aufgerüschter „Canyon“ bleibt der Amarok ein Nutzfahrzeug.



Erster Auspuff. Kein Wunder, für Kondenswasser bleibt keine Zeit
Foto: Sandra Beckefeldt

Am Abend nach dem Fototermin fährt Renger zurück nach Hause zu seiner Familie. Abfahrt um 17.30 Uhr, Ankunft um 0.30 Uhr. Am nächsten Morgen dann die ganze Chose noch einmal. Bayern – Norddeutschland – Bayern. Mit Hänger und Kundenfahrzeug. In anderthalb Jahren dürfte der Amarok die Eine-Million-Marke geknackt haben.

Der Dauerläufer-Amarok in Zahlen

- **0,2 Liter Öl gönnt sich der Amarok auf 1000 Kilometer. Bis heute wurde es nicht mehr.**
- 1 Unfall. Im September 2015 bei 278 000 km rauschte ein Pkw von hinten in das Gespann.
- **8,8 Liter Durchschnittsverbrauch. Möglich wurden die nur durch extrem vorausschauende Fahrweise.**
- 2000 Touren. Höher musste der 2.0 TDI eigentlich nie drehen. Auch im Solobetrieb ist bei Tempo 100 Schluss.
- **9839 Stunden lief der Amarok, um die Laufleistung zu erreichen.**
- 12 000 Kilometer kamen allein zwischen Fotoproduktion und Erstellung des Artikels dazu.
- **60 600 Liter Diesel genehmigte sich der Amarok in den letzten 3,5 Jahren.**
- 371 000 Kilometer hielt das erste Automatikgetriebe. Es fiel noch in die Garantie.



Wie kann Ihr Auto das auch schaffen?

BILD-Experte Roland Wildberg hat sich in der Branche umgehört und erklärt Ihnen, worauf Sie achten sollten:

- ▶ **Wie holen Sie aus Ihrem Motor eine Million Kilometer heraus?**
- ▶ **Was macht eine x-beliebige Maschine zum Millionen-Meilen-Dauerläufer?**

Das Öl

Wenn sich jemand mit dem Innenleben von Verbrennungsmotoren auskennt, dann die Leute von Ölcheck. Das Familienunternehmen in Oberbayern hat sich darauf spezialisiert, Motorenöl zu analysieren – anfangs waren es nur große Maschinen, seit 1991 sind es auch Automotoren.

Rund 10 000 pro Jahr, vom Schwerlastler bis zum Kleinstwagen, schauen sie sich quasi von innen an. Denn das Motoröl verrät viel über den Verschleiß im Motor, über seine Lebensdauer und -erwartung.

- ▶ **Öl zeigt Abnutzungsgrad des Motors an**

„Am Metallabrieb können wir unter anderem bestimmen, ob sich der Motorverschleiß im erwarteten Bereich bewegt“, sagt Carsten Heine, Technikchef von Ölcheck (<http://www.oelcheck.de>).

Viele Kunden lassen regelmäßige Ölanalysen durchführen, um die Nutzungsdauer ihrer Fahrzeuge planen zu können. Andere prüfen damit einen Gebrauchtwagen vor dem Kauf (</auto/auto-news/gebrauchtwagen/so-wird-der-gebrauchte-sexy-50688110,la=de.bild.html>), um sicherzugehen, kein Montagsauto zu erwerben.

- ▶ **Montagsautos sind selten geworden**

Wobei diese Gefahr gering ist: „Nach unseren Erfahrungen sind heute Schwankungen in der Fertigungsqualität so marginal, dass sie kaum noch Einfluss auf die Lebensdauer von Motoren haben“, so Firmenchef Paul Weismann.

Viel mehr Auswirkungen haben dagegen Fahrweise und Pflege: Es gibt viele Fehler, mit denen der Halter die Lebensdauer seines Autos (</auto/2017/gebrauchtwagen/gebrauchtwagenkauf-50477024,la=de.bild.html>) wirkungsvoll verkürzen könne, sagen die Ölcheck-Experten.

- ▶ **Öl mischen ist kein Problem**

An erster Stelle steht natürlich die Falschbefüllung: Wer Wasser oder Benzin in den Motor kippt, macht relativ schnell die Innereien kaputt. Falsches Öl hingegen muss keineswegs einen Kolbenfresser zur Folge haben.

Wer in einem Notfall anderen Schmierstoff in die Maschine kippt, als vom Hersteller empfohlen wird, muss keinen Showdown befürchten: „Motoröle sind mischbar, sodass Sie damit erst einmal weiterfahren können“, sagt Ölcheck-Mitarbeiter Heine. Allerdings sollte das Öl, das nicht freigegeben ist, deutlich früher gewechselt werden.

Der Motor

► Überholspur macht alt

Wer das richtige Öl im Motor hat und die Wechselintervalle einhält, darf ohne Weiteres mit Vollgas fahren. Wer allerdings nur auf der Überholspur zu finden ist, macht es nicht so lange. Um die Maschine möglichst dauerhaft zu fahren, muss man Maß halten.

„Konstante Geschwindigkeit im mittleren Drehzahlbereich, Einhalten der Servicetermine, möglichst wenige Kaltstarts, Garage und Standheizung, all das verlängert das Leben“, so Weismann von Ölcheck.

► Nie warmlaufen lassen!

Schlecht dagegen ist das Warmlaufenlassen des Motors. Carsten Heine von Ölcheck: „Die Ölpumpe fördert im Leerlauf nicht ausreichend, um das Öl bei kaltem Motor gleichmäßig zu verteilen, der Verschleiß ist also weitaus höher, als wenn Sie mit hohen Drehzahlen gleich losfahren.“

Der Kfz-Ingenieur Thomas Schuster vom Prüfverband KÜS (<http://www.kues.de>) empfiehlt sogar, einen Spritsparkurs zu besuchen, wie ihn ADAC und andere Verbände anbieten.

► Spritsparen schont den Motor

Der Grund: „Ressourcenschonend zu fahren bedeutet auch, den Motor zu schonen.“ Vielen Autofahrern sei gar nicht klar, welche Fahrweise die richtige ist, um den Verschleiß möglichst gering zu halten.

Schuster erlebt das oft bei Beschwerden über den Spritdurst eines Autos. „Wenn wir dann eine erste Messfahrt machen, muss ich den Leuten oft erklären: ‚Bei Ihrer Fahrweise ist der Verbrauch nachvollziehbar.‘“

Und eben diese Fahrweise – hohe Drehzahlen, starkes Bremsen und Beschleunigen – verkürzt auch die Haltbarkeit der Maschine.

► Hubraum verlängert das Leben

Lässt sich fehlerhafte Nutzung nachträglich korrigieren? Kfz-Experte Schuster: „Was bereits passiert ist, kann man natürlich nicht ungeschehen machen – aber immerhin weiteren hohen Verschleiß vermeiden.“

Die beste Garantie für lange Lebensdauer ist seiner Meinung nach ein großer Motor: „Je größer die Maschine, desto besser auch die Wärmeableitung.“

Bestes Beispiel: Schuster fährt einen Grand Cherokee mit 240 PS aus einem 5,9 Liter großen Benziner, der bereits 230 000 Kilometer gefahren ist. „So ein Motor kann im Prinzip nicht kaputtgehen.“

Die Tipps des BILD-Experten

Wie hält mein Motor eine Million Kilometer? Hier die wichtigsten Tipps:

1. Tuning kostet Kilometer

Kaufen Sie keinen „hochgezüchteten Rennwagen“, der nachträglich verändert wurde, und verknäufen Sie sich Tuning.

Veränderungen am System steigern die Leistung auf Kosten der Lebensdauer. Das betrifft nicht nur den Motor, sondern auch Reifen, Fahrwerk, Auspuff et cetera.

2. Maximale Leistung macht Druck

Hersteller bauen heute in der Regel einen Basismotor mit einheitlicher Hubraumgröße, bei dem verschiedene Leistungsstufen elektronisch abrufbar sind.

Wählen Sie einen Motor mit großem Hubraum und relativ niedriger Leistungsausbeute.

3. Heizen macht (schneller) alt

Fahren Sie zügig an, aber schalten Sie nach 2000 Touren in den nächsthöheren Gang, fahren Sie möglichst gleichmäßig, in mittlerem Tempo und nur Langstrecken. Je konstanter das Tempo, desto geringer der Verschleiß.

4. Motor läuft nur in Fahrt

Verknäufen Sie es sich unbedingt, den Wagen im Stand warmlaufen zu lassen, denn das fördert den Verschleiß immens!

Ab- und Anschalten unterwegs – an roter Ampel oder Bahnübergang – schadet nicht, da der Motor nur kurz aus ist und das Öl warm bleibt.

5. Pflegen bringt Segen

Halten Sie sämtliche Wartungsintervalle ein. Bei besonders starkem Verschleiß, zum Beispiel durch sehr viel Kurzstreckenfahrten, sind häufigere Ölwechsel sinnvoller. Es genügt das billigste Öl, das vom Hersteller freigegeben ist.

6. Fuß & Fahrrad

Extreme Kurzstrecken von unter fünf Kilometern sind richtig schädlich, weil der Motor dabei nicht betriebswarm wird – es entsteht unter anderem Kondenswasser durch Treibstoffreste et cetera.

Von daher: Lassen Sie Ihr Auto bewusst stehen und legen Sie solche Distanzen zu Fuß oder mit dem Rad zurück!

7. Benzinschonend fahren

Buchen Sie ein Spritspar-Training, das bieten ADAC und viele Fahrschulen an. Dort lernen Sie, beim Fahren bis zu 30 Prozent Sprit einzusparen – und damit indirekt auch die Maschine zu schonen, denn ein zurückhaltender Fahrstil reduziert ebenfalls den Verschleiß.

8. Kuschelig warmes Öl

Stellen Sie das Auto in eine Garage und/oder bauen Sie eine Standheizung ein, damit das Motoröl vor dem Kaltstart schon eine möglichst hohe Temperatur hat.

Angenehmer Nebeneffekt: Sie steigen morgens und im Winter in ein vorgewärmtes Fahrzeug.

9. Wasser marsch

Auch das Kühlwasser spielt eine Rolle für die Lebensdauer des Motors. Achten Sie also auf den korrekten Füllstand und füllen Sie am besten mit destilliertem Wasser nach.

Stark kalkhaltiges Wasser führt auf Dauer zu Ablagerungen, die den Durchfluss erschweren.

10. Augen und Ohren auf

Achten Sie vor, während und nach der Fahrt auf Veränderungen – klingt der Motor anders? Woher kommen die Geräusche? Sind die Abgase auffällig in Farbe oder Geruch?

Motorschäden kündigen sich oft an, sodass mitunter noch gegengesteuert werden kann.



Sie können also vieles dafür tun, möglichst lange Spaß mit Ihrem Auto zu haben. Beherzigen Sie die Tipps und sammeln Sie fleißig Kilometer – vielleicht toppen Sie den Amarok von Hans Renger.

BILD wünscht weiterhin Gute Fahrt!

ANZEIGE:

[Hier geht ´s zu Deutschlands größtem Fahrzeugmarkt! \(http://automarkt.bild.de/\)](http://automarkt.bild.de/)

© Axel Springer AG. Alle Rechte vorbehalten