



Toyota Hilux 3.0 D-4D



Ford Ranger 3.0 TDCi



Mitsubishi L200 2.5 DI-D+



КЪСНА ПОЯВА

След нерешителен опит за създаване на пикап с Targo 4x4 между 1994 и 1998 г. Volkswagen стартира с изцяло собственоръчно разработения Amarok световна офанзива на пазара на пикапите. Там той се среща с доказалите се от десетилетия модели от Далечния изток

■ Nissan е пионерът: още през 1986 г. започнаха опитите за предлагане на пикап на германския пазар.

Концепцията: доказан в световен мащаб пикап със семпла конструкция и много място на изгодна цена, но по-добре изглеждащ от Ford Transit или Mercedes Sprinter. Концепцията е успешна и след няколко години наблюдение на пазара в Германия се появиха и първите имитации: през 1993 г. Mitsubishi представя L200, през 1994 г. Toyota и VW ги последваха с Hilux и Targo, като и двата модела са абсолютно

идентични. През 1999 г. на пазара излиза и Ford с Ranger. По това време VW вече са се отказали поради прекалено малкия брой продажби.

Сега марката стартира наново – с Amarok (означава „вълк“ на езика на ескимосите) VW иска да реализира сериозни продажби в цял свят. Само тогава може да има и добра печалба. В Германия пазарът на пикапи не върви много добре от години, въпреки че дилърите предлагат на атрактивни цени моделите от Третия свят: мощни, комфортни и сигурни. Причините,

поради които интересуващите се въздържат от поръчка, са огромните размери, сравнително тясната задна част и незащитеното товарно пространство, твърдото окачване на задната ос, изостаналият стандарт по отношение на сигурността и големият диаметър на завиване.

Ford Ranger е типичен пример за някои от характерните недостатъци на пикапите: отзад е доста тясно и неудобно за седене, двигателят работи шумно, окачването е твърдо, липсват прилични спирачки, ESP и перманентно двойно задвижване, което може да се използва и по нормални пътища. По мокра настилка Ford се движи нервно. ►

Nissan първи пуска пикап в Германия



Nissan Navara 2.5 dCi

VW Amarok 2.0 BiTDI

Благодарение на приличния клиренс и много добре действащото двойно задвижване пикапите стигат далеч извън пътя. При VW ви препоръчваме да си поръчате версия с понижаващи предавки – без доплащане.



Ford Ranger 3.0 TDCi

Произвежданият в Тайланд Ford Ranger единствен не предлага ESP – дори и срещу доплащане.



3,0-литровият турбодизелов вариант се доставя само напълно оборудван: със стъпала, парктроник отзад и допълнителни уреди.

Ranger се опитва да се представи добре във всички области. Като започнем от двигателя, който успява да извади най-малката мощност от всички участници от 3 литра обем: 156 к.с. Силната му страна обаче е начинът, по който го прави. Под 1000 об./мин. е неумолим като трактор и звучи като него. Разкрива всичките си умения, когато върху товарния отсек сте качили почти 1 тон и освен това теглите 3-тонно ремарке. Всъщност Ford се цели в класическите добродетели на пикапа: той с удо-

Mitsubishi е евтин и сравнително икономичен

волствие транспортира товари. Прави го по елегантен начин – кожена тапицерия, 18-цолови джанти и лак металик. Цената от 64 800 лева е доста солена. За целта се налага да се примирите с античното включващо се двойно предаване и лошите спирачки. Трябва да преглътнете жаждата за дизелово гориво на големия мотор, дори и когато на дневен ред изпълнява леки задачи. С 9,9 л/100 км Ford дава най-големия резултат по време на теста, дължащ се и на прекалено късото

волствие транспортира товари. Прави го по елегантен начин – кожена тапицерия, 18-цолови джанти и



Ford има 750 мм дълбочина на газене (най-вляво). Отзад също разполагате с кожена тапицерия, но не и удобна позиция на седале: малко място, вертикална облегалка.

предавателно отношение на пета предавка при бързо движение по магистралата.

Mitsubishi има същия проблем. Тук също предавателното отношение на най-високата предавка е късо. Затова пък L200 е по-пестелив от Ford, ако го карате бавно. Тестовият разход е 9,0 л/100 км благодарение на малкия 2,5-литров двигател. Все пак той е с немалка мощност – 178 к.с., които му личат. Също шумно работещият дизелов турбомотор на Mitsubishi ускорява неудържимо, като разочарова единствено при потегляне. Mitsubishi не ни разочарова с нищо друго. Е, добре, не

Обновеният Nissan вози твърдо и ускорява добре

успява да се класира в челото по отношение на полезния и прикращения товар и да конкурира талантливия Ford. Всичко друго обаче му е наред: значително по-добър комфорт на возене, много по-уютна задница, но най-вече модерно перманентно двойно задвижване и възможност за вграждане на ESP. С идентично оборудване Mitsubishi е с около 5000 лева по-евтин от Ford, като освен това е най-изгодното предложение в теста. ▶

Допустимата дълбочина на водата е 500 мм. Отзад (на снимката вдясно) двама души могат да седят достатъчно удобно, а третият ще се измъчва заради твърдата облегалка.



Правещият впечатление заоблен дизайн е продължен и във вътрешното пространство. При DI-D+ имате сериен климатроник.



Mitsubishi също се произвежда в Тайланд. Той бе първият пикап в Германия с ESP.

Mitsubishi L 200 2.5 DI-D+





Navara се произвежда в испанския завод на Nissan, а ESP се предлага в пакет за 7000 лева.

Nissan Navara 2.5 dCi



За Nissan се предлагат много екстри, комбинирани в голям брой пакети. Серийни са само предните стъклоповдигачи и централното заключване.



Затова има успех в продажбите. Nissan ни примамва с ниска цена от 56 719 лева и е с над 3000 лева по-евтин от Mitsubishi. Струва си да си купите Navara, особено ако си падате по двигателите. Сравнително култивираната машина на Nissan прави впечатление на по-мощна от мотора на Mitsubishi, най-вече при потегляне и на високите предавки. По отношение на разхода на гориво Nissan (9,4 л/100 км) е между Mitsubishi и Ford.

Недостатъците на Nissan са неудобните задни седалки, твърдото окачване и семплият превключвател за двойното предаване, което може да се използва само при бавно движение. Затова пък пикапът на Nissan има по-голям полезен и прикачен товар в сравнение с досегашния челник Mitsubishi.

Традиционно в този раздел Toyota Hilux не може да се мери с отличниците: стойностите на полезния и прикачения товар при Hilux винаги са били на сравнително ниско ниво. Производителят предпочита да мисли консервативно и внимателно, знаейки, че автомобилът може спокойно да понесе и повече от 708 кг, респективно 2250 кг. Двигателят също работи с доста резерви. Подобно на мотора на Ford тук също имаме 3,0-литров турбоди-



Дълбочината на газене е 450 мм (на снимката най-вляво). Отзад се седи неудобно: малко място и вертикални облегалки.

зелов агрегат със 171 к.с. и 343 Нм въртящ момент. Моторът на Toyota също ускорява мощно от диапазона на ниските обороти, но изненадващо въпреки големия обем и прекалено късото предавателно отношение на последната предавка харчи само 9,1 л/100 км. Добрите седалки на Hilux се опитват да компенсират твърдото окачване на модела. Вътрешното пространство на Hilux ни хареса с достатъчното място за коленете отзад и с удобната задна седалка.

С обикновеното си окачване Амарок вози доста добре

лева е по-висока с 6500 лева от този на Mitsubishi, но стартовото оборудване е доста по-богато. За най-новия си модел VW дълго време наблюдава конкурентите и се опита да избегне недостатъците им. Затова ESP се предлага дори в базовата версия с цена 60 650 лева. Вътрешното оборудване се мери по пазарния лидер Toyota Hilux. Затова и Амарок предлага комфортни кресла и наистина удобна задна седалка, където спокойно може да седне и трети човек. Добре измислен е и

е скъпа: базовата цена от 66 500



3,0-литровата версия на Hilux е вторият най-скъп автомобил в теста, но има богато серийно оборудване. Кожената тапицерия се доплаща.



Мощно ускоряващият от празен ход 3,0-литров турбодизелов мотор е идеален за лоша пътна настилка. Сравнително приятна е задницата.



Toyota Hilux разполага също както Ford и Nissan с превключвател за двойното задвижване. ESP е серийна за модификацията.

Toyota Hilux 3.0 D-4D



Без значение дали превключвател за двойното задвижване с понижаващи предавки или перманентно 4x4 без демултипликатор – произвежданият в Аржентина VW Amarok винаги има ESP.

VW Amarok 2.0 BiTDI



Всичко в много широкия VW се доплаща, дори и стъклоповдигачите и централното заключване, единствено CD радиото не е опционално.

товарният отсек, където между калниците само във VW може да се побере един европалет. А при управление ще забележите, че от VW са свършили сериозна работа по настройката. Обикновеното окачване почти може да се нарече комфортно, единствено обаче ограничава полезния товар на 772 кг. Ако ви трябват 220 кг повече, можете срещу доплащане да си поръчате други ресори за задната ос. Тогава обаче Amarok вози почти толкова твърдо, колкото Nissan и Toyota.

Модерни времена за двигателя: малкият 2,0-литров дизелов мотор от Golf и Tiguan трябва да успее да се справи в Amarok с полезен товар от близо тон и 2,8 тона прикачен товар. Благодарение на двойното турбопълене на разположение имате 400 Нм и 163 к.с. Наистина няма да се разочаровате – след 1500 об./мин. малкият двигател ускорява доста добре. Едва при потегляне по наклон и при лоши настилки като пясък или чакъл си проличават недостатъците. Тогава на мотора му липсва енергичност, за да потегли с щадящи съединителя ниски обороти. Съединителят е доста издръжлив, а автоматична трансмисия и бездруго не се предлага. Притесненията ►



Ако трябва да преминавате по действително тежки терени извън пътя, то изберете версията с понижаващи предавки, иначе доста ще поизмъчите съединителя. Отзад също както в Toyota се седи удобно.

РАЗМЕРИ

Шир. вътре отпр./отз.: 1430/1430

в милиметри

Ford Ranger



ОФРОУД ДАННИ

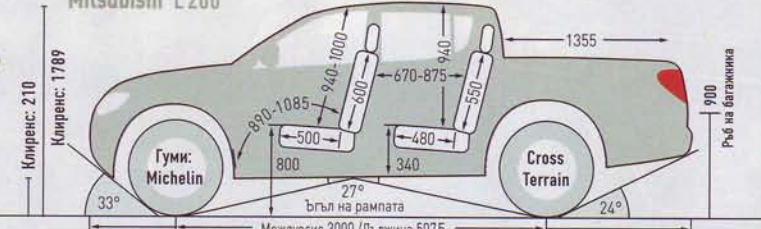


РАЗМЕРИ

Шир. вътре отпр./отз.: 1440/1440

в милиметри

Mitsubishi L200



ОФРОУД ДАННИ



РАЗМЕРИ

Шир. вътре отпр./отз.: 1480/1480

в милиметри

Nissan Navara



ОФРОУД ДАННИ



РАЗМЕРИ

Шир. вътре отпр./отз.: 1460/1450

в милиметри

Toyota Hilux



ОФРОУД ДАННИ

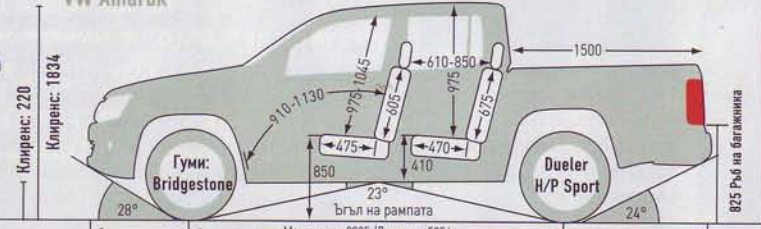


РАЗМЕРИ

Шир. вътре отпр./отз.: 1605/1590

в милиметри

VW Amarok



ОФРОУД ДАННИ



РАЗХОД НА ГОРИВО



ЕМИСИИ CO₂



ШУМ В КУПЕТО ПРИ 130 КМ/Ч



УСКОРЕНИЕ

0-100 км/ч



0-130 км/ч



Еластичност 80-120 км/ч при най-високата пред.



ВЪРТЯЩ МОМЕНТ



▲ От 2,5-литровия си мотор Nissan „изтръгва“ с 31 % по-голям въртящ момент от Toyota с нейния 3,0-литров агрегат, както и VW: 400 Nm от 2,0 литра обем.

МОЩНОСТ



▼ Единствено новият VW Amarok спира наистина добре. Nissan и Toyota постигат средни резултати, а Ford и Mitsubishi направо спират тел.

ТЕХН. ДАННИ

	FORD	MITSUBISHI	NISSAN	TOYOTA	VW
Двигател	4-цил. ред. турбодизел	4-цил. ред. турбодизел	4-цил. ред. турбодизел	4-цил. ред. турбодизел	4-цил. ред. турбодизел
Разположение	отпред надлъжно	отпред надлъжно	отпред надлъжно	отпред надлъжно	отпред надлъжно
Клап./задв. на разпред. валове	4 кл. на цилиндр/ангр. ремък	4 кл. на цилиндр/ангр. ремък	4 кл. на цилиндр/ангр. ремък	4 кл. на цилиндр/ангр. ремък	4 кл. на цилиндр/ангр. ремък
Впръскване	директно, Common-Rail	директно, Common-Rail	директно, Common-Rail	директно, Common-Rail	директно, Common-Rail
Работен обем	2953 см³	2477 см³	2488 см³	2982 см³	1968 см³
кВт (к.с.) при об./мин	115 (156) 3200	131 (178) 4000	140 (190) 4000	126 (171) 3600	120 (163) 4000
Нм при об./мин	380/1800	400/2000	450/2000	343/1400	400/1500
Обороти при 130 км/ч, 2000 об./мин., 1-ва предавка	2775/мин. 9 км/ч	3075/мин. 8 км/ч	2850/мин. 6 км/ч	2775/мин. 7 км/ч	2450/мин. 14 км/ч
Предно окачване	незав., торсионни ресори	незав., винтови пружини	незав., винтови пружини	незав., винтови пружини	незав., винтови пружини
Задно окачване	цял мост, листови ресори	цял мост, листови ресори	цял мост, листови ресори	цял мост, листови ресори	цял мост, листови ресори
Кормилно управление	червячен механ., серво	зъбна рейка, серво	зъбна рейка, серво	зъбна рейка, серво	зъбна рейка, серво
Двойно задвижване	задно задвижване/предното задвижване се включва по време на покой	перманентно чрез центр. диференциал с мех. блокаж	задно задвижване/предното задвижване се включва по време на движение	задно задвижване/предното задвижване се включва по време на покой	перманентно чрез центр. диференциал или включващо се
Разпр. на мощ. отпр./отзад	0:100 до 50:50	50:50	0:100 или 50:50	0:100 или 50:50	40:60/0:100 или 50:50
Тракشن контрол	диференциална спиратка отзад	ел. намеса на спиратките отпр. и отзад	ел. намеса на спиратките отпр. и отзад; блокаж отзад	ел. намеса на спиратките отпр. и отзад; блокаж отзад	ел. намеса на спиратките отпр. и отзад; блокаж отзад
Скоростна кутия	5-степ. механична	5-степ. механична	6-степ. механична	5-степ. механична	6-степ. механична
Предавателни числа	I: 3,91; II: 2,25; III: 1,49; IV: 1,00; V: 0,80; R: 3,39; гл. пред.: 3,73	I: 4,31; II: 2,33; III: 1,44; IV: 1,00; V: 0,79; R: 4,22; гл. пред.: 4,10	I: 4,69; II: 2,71; III: 1,75; IV: 1,29; V: 1,00; VI: 0,83; R: 4,26; гл. пред.: 3,69	I: 4,31; II: 2,33; III: 1,44; IV: 1,00; V: 0,84; R: 4,22; гл. пред.: 3,58	I: 4,81; II: 2,54; III: 1,50; IV: 1,00; V: 0,76; VI: 0,63; R: 4,36; гл. пред.: 4,10
Разпределителна кутия	high: 1,00; low: 2,02	high: 1,00; low: 1,90	high: 1,00; low: 2,63	high: 1,00; low: 2,57	high: 1,00; low: 2,7
Конструкция на каросерията	стоманена, върху рама	стоманена, върху рама	стоманена, върху рама	стоманена, върху рама	стоманена, върху рама
Спиратки отпред/отзад	вент. дискове/ барабани	вент. дискове/ барабани	вент. дискове/ барабани	вент. дискове/ барабани	вент. дискове/ барабани
Гуми на тестовия автомобил	255/60 R 18	245/65 R 17	235/70 R 16	265/65 R 17	245/65 R 17
Серийни гуми	255/60 R 18	245/65 R 17	255/65 R 17	255/70 R 15	205 R 16
Обем на резервоара/вид гориво	70 л/дизел	75 л/дизел	80 л/дизел	80 л/дизел	80 л/дизел
Прикачен товар със/без спиратки	3000/750 кг	2700/750 кг	3000/750 кг	2250/750 кг	2800/750 кг
Диаметър на завои ляво/дясно	13,9/13,9 м	12,9/12,8 м	13,7/14,1 м	14,0/13,5 м	12,7/12,8 м

РАЗХОДИ

	FORD	MITSUBISHI	NISSAN	TOYOTA	VW
Норма за вредни емисии	EU4/дизел без филтър за твърди частици	EU4/дизел	EU4/дизел	EU4/дизел без филтър за твърди частици	EU5/дизел
Годишен данък	396 лева	451 лева	482 лева	434 лева	413 лева
Застраховки ГО/Наско	268 лева/3045 лева	226 лева/2815 лева	226 лева/2666 лева	268 лева/3125 лева	199 лева/2850 лева
Интервал на серв. обл.	20 000 км/1 год.	20 000 км/1 год.	15 000 км/1 год.	15 000 км/1 год.	по показание/2 год.

ГАРАНЦИИ

	FORD	MITSUBISHI	NISSAN	TOYOTA	VW
Техника	2 г./неогр. км	3 г. или 100 000 км	3 г. или 100 000 км	5 г. или 160 000 км	2 г./неогр. км
Ръждясване	6 години	12 години	12 години	6 години	6 години
Мобилност	3 години	20 години	неограничена	3 години	2 години

ЦЕНИ

	FORD	MITSUBISHI	NISSAN	TOYOTA	VW
Модел	Ranger Doka 3.0 TDCi Limited	L 200 Doka 2.5 DI-D+ Intense+	Navara Doka 2.5 dCi Comfort	Hilux Doka 3.0 D-4D Style+	Amarok Doka 2.0 BITDI
ABS/ESP/въз. възгл.	C/H/4	C/C/6	C/3912 лева (пакет)/6	C/C/6	C/C/4
Автом. трансмисия/темпомат	без допл./H	5000 лева/C	2151 лева/3912 лв. (пакет)	2000 лева/C	H/424 (пакет)
Климатик/климатроник	C/H	H/C	H/C	H/C	C/5325 (пакет)*
Отопл. кожени седалки/ел. асистенти	C/C	H/C	H/C	3900 лева/C	3343**/1779
CD радио/CD чейнджър	C/C	C/H	C/3912 лева (пакет)	C/H	C/H
Понижаващи предавки/блокаж	C/H	C/H	C/C	C/C	без допл./1281 лева
Филтър за твърди частици/алуминиеви джанти	H/C	H/C (17 цола)	H/C (16 цола)	H/C (17 цола)	C/688 лева (16 цола)
Лак металик/фарове за мъгла	C/C	C/C	685 лева/C	C/C	1315 лева/4059 лева (пак.)
Базова цена	64 800 лева	59 990 лева	56 719 лева	66 500 лева	60 650 лева

C=серийно, H=не се предлага *ниво Highline **опция за по-високото ниво на оборудване Highline

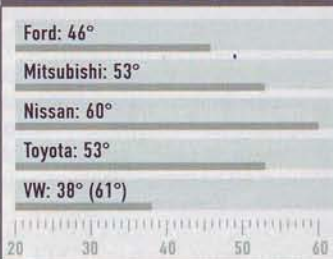
СПИРАЧЕН ПЪТ ОТ 100 КМ/Ч



МАКСИМАЛНА СКОРОСТ



МАКС. ЪГЪЛ НА ИЗКАЧВАНЕ



5 Ford Ranger 3.0 TDCi

+ Много мощен двигател
Най-голям полезен и прикачен товар
Много щедро серийно оборудване
Удобни предни седалки

- Не се предлага ESP
Неудобна задница
Висока базова цена
Не се предлага перманентно двойно задвижване

449 точки

2 Mitsubishi L200 2.5 DI-D+

+ Приемлива базова цена
Прилично серийно оборудване
Щедри гаранции
Прилично окачване

- Голяма турбодупка
Кратки сервизни интервали
Много шумен двигател
Високи обороти при висока скорост

500 точки

3 Nissan Navara 2.5 dCi

+ Много изгодна цена
Най-добри динамични характеристики
Приличен клиренс
Голям полезен и прикачен товар

- Бедно серийно оборудване
Много твърдо окачване
Много неудобна задница
Не се предлага перманентно двойно задвижване

485 точки



Заради товарната си повърхност в Германия пикапите се регистрират като товарни превозни средства, а заради четирите си врати и петте си места за тях се плаща данък като за леки автомобили.

за съединителя ще отпаднат, ако си поръчате версията с понижаващи предавки за офроуд. Тогава ще можете да „пъзлите“ мощно. Благодарение на 100-процентовото блокиране на задната ос (1281 лева) VW се катери отлично и по хлъзгава настилка. Toyota също има такъв блокаж, който не се доплаща, а при Nissan се предлага в специалното ниво на оборудване Classic + DiFF. Mitsubishi е решил въпроса чрез електронна спирачна намеса, като единствено Ford разочарова

с автоматичния си блокаж, заради който колелата му буксуват. Решаващият недостатък на VW: понижаващите предавки се

Дълги предавателни отношения, малък дизелов мотор на VW – само 8,4 л/100 км

предлагат само в комбинация със семпъл превключвател за двойното задвижване. Тук Mitsubishi предлага много повече. От VW

обаче е нямало как да поберат комбинацията на японците от демултипликатор и перманентно двойно задвижване. Резултатът е, че

с включващото се двойно задвижване Amarok по принуда трябва да се движи по обикновени пътища с изключено 4x4.

Това претоварва при празен товарен отсек отделно задвижваните задни колела в предавките първа до трета при отчасти мокра

	МАКС. БРОЙ Т.	FORD	MITSUBISHI	NISSAN	TOYOTA	VW

РЕЗУЛТАТИ ОТ ТЕСТА						
Предлагано място	30	21	22	20	24	26
Багажник/вариативност	20	14	15	14	15	18
Полезен товар	10	10	7	10	6	7
Прикачен товар	10	9	7	8	5	7
Седалки/позиция на седање	30	24	23	23	23	25
Усещане за простор/обзор	20	16	15	16	16	17
Оборудване/ергономичност	30	28	23	17	22	15
Оборудване за сигурност	30	13	17	15	17	17
Впеч. за качество/материали	20	15	16	16	17	17
Междинен резултат	200	150	145	139	145	149

ВПЕЧАТЛЕНИЯ ОТ ТЕСТА						
Качество на двигателя	20	17	13	16	17	15
Ускорение	20	12	13	13	12	12
Максимална скорост	10	6	6	7	5	7
Еластичност	20	12	12	14	11	10
Поведение на пътя	30	18	24	18	18	25
Шумове при движение	10	5	5	4	5	7
Комфорт на возене	20	11	13	10	10	15
Трансмисия/превключване	20	16	15	16	17	18
Управ./диаметър на завиване	20	9	11	9	9	12
Спирачки	30	7	8	11	11	18
Междинен резултат	200	113	120	118	115	139

ОФРОУД КАЧЕСТВА						
Двойно задвижване	40	7	30	10	10	25
Тракшън-контрол	25	4	9	12	12	14
Демултипликатор/изкачв. на наклон	25	18	19	20	21	12
Клиренс	30	16	16	20	20	18
Отклонение на мостовите	20	5	6	7	6	6
Каросерия	25	14	15	11	12	10
Окачване	20	6	6	6	6	6
Нечувствителност	15	11	9	9	11	9
Междинен резултат	200	81	110	95	98	100

РАЗХОДИ						
Данък	5	1	2	2	1	3
Застраховка	15	6	6	6	6	6
Разход на гориво/околна среда	40	19	26	23	24	30
Гаранция	20	12	15	15	12	9
Поддръжка	20	12	10	17	10	17
Оборудване срещу доплащане	10	8	6	3	7	4
Стойност при продажба на старо*	10	5	7	6	8	10
Базова цена	80	42	53	61	50	54
Междинен резултат	200	105	125	133	118	133
Общо	800	449	500	485	476	521

*според eurotaxSCHWABE

ИЗВОД

Новият VW Amarok се катери изненадващо добре извън пътя. Не му липсват качества, за да завоюва и пазарен успех: VW предлага отлични сигурност, разход на гориво, пространство. Конкуренцията обаче е по-евтина. Пред всички изпъква Mitsubishi, което предлага най-добрата система за двойно задвижване. Nissan и 3,0-литровите пикапи на Toyota и Ford също имат своя чар.

4 Toyota Hilux 3.0 B-40

Много мощен двигател
Приличен клиренс
Щедро серийно оборудване
Достатъчен комфорт на седање, дори и отзад

Твърдо окачване
Малък полезен/прикачен товар
Кратки сервизни интервали
Не се предлага перманентно двойно задвижване

476 точки

1 VW Amarok 2.0 BiTDI

Приличен комфорт с нормално окачване
Къс спирачен път
Най-нисък разход в теста
Най-добър резултат при предлаганото място/комфорт на седање

Недобро потегляне без понижаващи предавки
Много бедно базово оборудване
Малка техническа гаранция
Най-широка каросерия в теста

521 точки



настилка. Тогава се налага намесата на ESP, която автоматично отнема от подаваната газ и връща склонната към поднасяне задница в правия път. Това е всичко друго, но не и хармонично. Затова ако ще са ви необходими щадящи съединители понижаващи предавки за преодоляване на тежки терени с ремарке, по-добре изберете струващата също толкова версия с перманентно двойно задвижване чрез централен диференциал. Без значение обаче на коя версия ще се

спрете, VW е скъп. За базовата цена от 60 650 лева получавате доста „гол“ Amarok с ръчки за прозорците, стоманени джанти с гуми 205 и сиви брони. Всичко – освен радиото – се доплаща. Цените не са особено високи, но при сумирането им се получава немалка стойност. С идентично оборудване Amarok е по-скъп с 1600 лева от Toyota и с около 7000 лева повече от Mitsubishi. А последният има най-добрата система за двойно задвижване.