

## Pressepräsentation Volkswagen Passat Alltrack: Grenzgänger

Von Peter Schwerdtmann

**Volkswagen Passat mit Allradantrieb war schon immer ein Grenzgänger, seit mehr als 30 Jahren ein Fahrzeug für alle, die auch mal den Fahrbahnrand überqueren wollten oder mussten. Seit es den Passat Alltrack gibt, kommt zur Nützlichkeit noch der Spaß am Besonderen dazu: Heute kommt auch die Nähe zu den trendigen Sports Utility Vehicles dazu. Denn auch dem neuen Volkswagen Passat Alltrack sieht man seinen besonderen Status an.**

Der Volkswagen Passat Alltrack schließt die Lücke zum SUV, bei den Maßen allerdings nur um die rund drei Zentimeter, die der Alltrack im Vergleich zum Passat Variant bei der Bodenfreiheit zugelegt hat. Solche Vergleiche mit dem normalen Passat sieht man im Wolfsburger Marketing nicht so gern. Dort sieht man den Alltrack als eigenständiges Modell, vermutlich auch mit einer ganz anderen Kundschaft als zum Beispiel bei einem Passat Variant 4Motion.

Der Alltrack bekennt sich deutlich zu seinem aufs Gelände erweiterten Leistungsspektrum: die höher stehende Karosserie, neue Stoßfänger, Unterfahrschutz vorn und hinten, mit schwarzen Kunststoff-Verkleidungen der Radhäuser und der Schweller, mit zwei in die Stoßfänger integrierten, trapezförmigen Auspuffendrohren sowie einigen feineren Details wie die matt verchromten Gehäuse der Außenspiegel, die silbern eloxierte Dachreling, spezielle Farben Wahl, besondere 17-Zoll-Leichtmetallfelgen und die obligatorischen Schriftzüge.

Innen ist auch dieser Passat ein Passat, aber mit einigen Aufwertungen wie den Komfortsitzen in Stoff-Alcantara-Kombination und einer Pedalerie aus gebürstetem Edelstahl. Im Infotainment-Menü findet sich außerdem ein Punkt mit Offline-Informationen. Sonst ist alles an Konnektivitätstechnik sowie Komfort- und Sicherheitstechnologien an Bord, was Volkswagen für den Passat so zu bieten hat und der Käufer sich leisten will – bis hin zu einem Head-up-Display und dem virtuellen Cockpit.

Ein zwei-Liter-Benziner mit 162 kW / 220 PS und einem maximalen Drehmoment von 350 Newtonmetern (Nm) und einem Durchschnittsverbrauch (nach NEFZ) von 6,9 Litern auf 100 Kilometer deckt beim Antrieb die Otto-Seite ab. Bei den Dieseln handelt es sich um einen Zwei-Liter-TDI in drei Leistungsstufen: 110 kW / 150 PS, 340 Nm und 4,9 l/100 km; 140 kW / 190 PS 400 Nm, 5,2 - 5,1 l/100 km; 176 kW / 240 PS, 500 Nm, 5,5 l/100 km. Dieser Diesel und der Benzinler arbeiten mit einem Sieben-Gang-DSG, die beiden anderen Diesel mit Sechs-Gang-DSG. Der 150 PS-Diesel wird als einzige Version mit einem Sechs-Gang-Handscharter angeboten. Alle Versionen verfügen über einen permanenten - weil automatisch zuschaltenden - Allradantrieb über eine Haldex-Kupplung der fünften Generation.

Die handgeschaltete 150-PS-Version stellt das Einstiegsmodell dar. Es steht mit 38 550 Euro in der Preisliste. Der Benzinler kostet 42 575 Euro, der mittlere Diesel 43 200 Euro und der stärkste, der den Spurt von 0 auf 100 km/h in 6,4 Sekunden schafft, 47 150 Euro.

Im Gelände setzen dem Alltrack nur die Böschungs- und Rampenwinkel und vermutlich auch die Wadfähigkeit Grenzen. Sonst ist sein Antrieb über die Längssperre Haldex-Kupplung sowie die als Quersperren funktionierenden Systeme der elektronischen Stabilitätskontrolle mit den integrierten elektronischen Differenzialsperren (EDS) auf viel Ungemach eingerichtet. Auch der Alltrack verfügt in der Kombination mit der adaptiven Fahrwerksregelung über einen Auswahlschalter für die Fahrprofile, die für den Gelände-Passat um den Modus „Offroad“ erweitert wird. Die passt Fahrwerk, Motor- und Getriebesteuerung sowie viele Assiztenzsysteme an und bietet auch einen Berg-Abfahr-Modus. Zurück auf der glatten Straße sorgt das XDS+-System für mehr Kurvenwilligkeit, bei den mittleren Dieseln gegen Aufpreis.

Bei anderer Gelegenheit als bei unserem ersten Kennenlernen des neuen Passat Alltrack im Raum München haben wir uns schon von den guten Geländeeigenschaften dieses Antriebs überzeugen können. Er kann mehr als nur Boots- oder Pferdeanhänger über nasse Wiesen zu ziehen, auch wenn man gestehen muss, dass er genau dort eine gute Figur macht. Und das wegen der Optik, wegen der 2,2 Tonnen Anhängelast und dem optionalen automatischen Einparksystem fürs Gespann. (ampnet/Sm)

Volkswagen Passat Alltrack 2.0 TDI 4Motion

Länge x Breite x Höhe (in m): 4,78 x 1,83 x 1,51

Radstand (m): 2,79

Motor: R4-Diesel, 1984 ccm, Turbo, Direkteinspritzung

Leistung: 140 kW / 190 PS von 3500 - 4000 U/min

Max. Drehmoment: 400 Nm von 1900 - 3300 U/min  
Höchstgeschwindigkeit: 220 km/h  
Beschleunigung 0 auf 100 km/h: 8,0 Sek.  
ECE-Durchschnittsverbrauch: 5,2 - 5,1 Liter/100 km  
CO2-Emissionen: 137 - 135 g/km  
Effizienzklasse B - A (Euro 6)  
Leergewicht / Zuladung: min. 1705 kg / max. 660 kg  
Kofferraumvolumen: 639 - 1769 Liter  
Max. Anhängelast: 2200 kg  
Wendekreis: 11,7 m  
Räder / Reifen: 8 J x 17 / 225/55 R17  
Luftwiderstandsbeiwert: 0,31  
Preis: 43 200 Euro

## Bilder zum Artikel

---



Volkswagen Passat Alltrack.

---



Volkswagen Passat Alltrack.

---



Volkswagen Passat Alltrack.

---



Volkswagen Passat Alltrack.

---



Volkswagen Passat Alltrack.

---



Volkswagen Passat Alltrack.

---



Volkswagen Passat Alltrack.

---



Volkswagen Passat Alltrack.

---



Volkswagen Passat Alltrack.

---



Volkswagen Passat Alltrack.

---



Volkswagen Passat Alltrack.

---



Volkswagen Passat Alltrack.

---



Volkswagen Passat Alltrack.

---