
Fahrbericht VW Golf Alltrack 2.0 TDI: Der Alliterations-Allrounder

Von Frank Wald, cen

Innerhalb der Golf-Familie ist der Alltrack eher eine Randerscheinung. Erst 2015 hatte VW mit dem Golf 7 erstmals eine aufgebockte Variant-Version aufgelegt, die in den Golf-Gesamtverkäufen noch keine große Rolle spielte. Umso stärker trommelte die Presseabteilung bei der Neuauflage in einer Art Alliterations-Tourette, als sie den Alltrack als allradgetriebenen Allrounder mit Allterrain-Ausstattung und Allroad-Eigenschaften pries. Vergessen haben sie noch den Alltag, in dem der stylische Kombi vor allem eine gute Figur macht, wie wir bei unserem Test herausgefunden haben.

Denn so robust und verwegen wie es im Presstext lautet, erscheint der 4,63 Meter lange Golf Alltrack gar nicht. Im Gegenteil. Die kompakte Kombi-Karosserie mit den konturierenden Sicken und Lichtkanten, schwarz abgesetzten Radläufen und Seitenkanten sowie der leicht ansteigenden Schulterpartie wirkt trotz 15 Millimeter Höherlegung elegant und fast ein wenig sportlich. Auch Feinheiten wie die silberfarbene Außenspiegelkappen oder die Dachreling, vor allem aber die speziellen Stoßfänger mit mattierter Chromklammer und integrierten LED-Nebelscheinwerfern in X-Formation wie in den GT-Modellen fallen ins Auge.

Allerdings ebenso das weit nach hinten gezogene Kofferraumabteil, mit dem die Silhouette optisch leicht hecklastig wirkt. Dagegen beeindruckt der Raum hinter der optional automatisch öffnenden Klappe. Mindestens 611 und bis zu 1642 Liter passen hier maximal rein. Werden die variabel klappbaren Sitze ausgenutzt, können die Passagiere in der zweiten Reihe dank 2,69 Meter Radstand die Beine fast übereinander schlagen. Neben einer integrierten Netztrennwand ist das beleuchtete Heckabteil im Alltrack außerdem mit Taschenhaken und Verzurrösen ausgestattet. In der rechten Seitenverkleidung finden sich eine 12- und 230-Volt-Steckdose.

Alltrack erbt die Software-Zickereien

Interieur und Funktionen übernimmt der Alltrack, wie auch der normale Variant, natürlich von der Fließhecklimousine – was in der aktuell achten Golf-Generation nicht unbedingt von Vorteil ist. Denn damit erbt auch der Crossover-Kombi die lästigen Software-Zickereien. Wie schon bei unserem Test des Fließhecks nerven auch hier die Warntöne der ausgefallenen Assistenzsysteme bei fast jedem Neustart. Oder sie fallen dummerweise immer dann aus, wenn man sie wirklich mal bräuchte: bei Starkregen, im Nebel oder halt generell bei schlechter Sicht. Langjährige Golf Variant-Fahrer werden sich im Alltrack ebenso an die nicklige Monitor-Bedienung mit den sensitiven Bedienfeldern und fummeligen Schiebereglern gewöhnen müssen.

Dafür gefallen die brillante Darstellung und übersichtliche Anzeigen des Digital-Cockpits und 10-Zoll-Infotainment-Touchscreens, mit denen unser Testwagen bestückt war. Auch die Softtouch-Oberflächen und Interieur-Applikationen namens „Nature Cross Brushed“ fassen sich gut an und wirken hochwertig verarbeitet. Zur Serie im Golf Alltrack gehören außerdem eine Ambiente-Beleuchtung, einstellbar in 30 Farben, Navigationssystem inklusive Smartphone-Integration und digitaler Radioempfang, beheizbare Komfortsitze, Leder-Multifunktionslenkrad sowie eine Pedalerie in Edelstahl.

Die Schar an serienmäßigen Assistenzsystemen, bestehend aus dem Umfeldbeobachtungssystem „Front Assist“ mit City- Notbremsfunktion und

Fußgängererkennung, Spurhalte- und Abbiegeassistenten, Müdigkeitserkennung und das lokale Warnsystem Car2X deckt sich mit der im Golf Variant. Ein Hingucker, wenn auch nur gegen Extra-Euros zu haben, ist das Head-up-Display, das Fahr- und Navigationsinfos, Verkehrszeichen und Warnmeldungen in brillanter Qualität auf die Frontscheibe projiziert.

TDI-Sound weckt fast heimelige Gefühle

Bei den Motoren gibt es dagegen nur eine Wahl. Als Topmodell der Variant-Baureihe ist der Alltrack exklusiv mit dem aktuell stärksten Triebwerk ausgestattet: ein 2-Liter-TDI mit 200 PS (147 kW), der auf Tastendruck das vertraute Geräusch eines kraftvollen Diesels erklingen lässt. Nach dem Hype um überzüchtete Turbo-Dreizylinder und säuselnde Stromer weckt der schnarrende TDI-Sound fast schon heimelige Gefühle, verbunden mit der Gewissheit, ebenso durchzugsstark wie sparsam voranzukommen. Und nachdem ebenso skrupellose wie selbstverliebte Konzernmanager das Image des Selbstzünders an die Wand gefahren haben, gibt sich VW inzwischen reumütig mit dem Einbau gleich zweier SCR-Kats mit doppelter AdBlue-Einspritzung (Twin-Dosing), um die gefährlichen NOx-Emissionen in harmlosen Stickstoff und Wasser umzuwandeln. Diesmal soll das sogar bei jeder Betriebsweise des Motors funktionieren, beteuern die Wolfsburger.

In der Praxis ist das natürlich weder zu sehen noch zu spüren. Dafür umso mehr die Wucht, die der Vierzylinder mit seinen 400 Nm Drehmoment bereits ab 1750 Touren entwickelt und bis 3500 Umdrehungen nicht locker lässt. Und erst mal in Fahrt überzeugt auch das hier und da beim Anfahren zaudernde 7-Gang-DSG-Getriebe mit sauberen und schnellen Schaltvorgängen. Das perfekt abgestimmte Fahrwerk zeigt dank Mehrlenker-Hinterachse und eines neuen elektronischen Fahrdynamik-Managers ein geradezu narrensicheres Handling. Die präzise, feinfühlige Lenkung trägt ihren Teil zum sicheren Fahrerlebnis bei. Wie auch der „4Motion“-Allradantrieb, der beim Alltrack ebenso serienmäßig an Bord ist wie die Fahrprofilauswahl mit zusätzlichem Offroad-Modus. Wenn uns für den Ritt über Stock und Stein auch Zeit und Gelegenheit fehlte, auch bei Starkregen und auf winterlich-rutschigem Asphalt geben die beiden angetriebenen Achsen im Verbund mit der elektronische Differenzialsperre XDS stets ein gutes Gefühl.

Gleiches gilt für den Besuch an der Tankstelle. Die von VW versprochenen rund 1000 Kilometer Reichweite zwischen zwei Tankstopps haben wir zwar nicht erreicht, weil sich unser Testverbrauch mit 6,4 Litern im Schnitt gut anderthalb Liter über dem angegebenen NEFZ-Wert einpendelte. Doch Hamburg-Hannover-Berlin und zurück plus eine Woche Stadtfahrten mit einer Tankfüllung? Machen Sie das mal mit den hochgetunten 3-Zylinder-Benzinern, oder gar einem Elektro-Auto. Dafür braucht es einiges an Extra-Euros – für zusätzlichen Sprit oder Zwangspausen-Kaffees.

Apropos Extra-Euros: das Topmodell der Golf Variant-Baureihe hat auch seinen Top-Preis. Aktuell startet der VW-Konfigurator ab 40.355 Euro. Mit ein paar weiteren Ausstattungsdetails kletterte unser Testwagen aber auch schon fast an die 50.000 Euro-Marke. Alltags-Allrounder ja, nur vielleicht nicht für alle Einkommensklassen. (ampnet/fw)

Daten VW Golf 8 Variant Alltrack 2.0 TDI

Länge x Breite x Höhe (m): 4,63 x 1,79 x 1,51

Radstand (m): 2,68

Motor: R4-Diesel, 1968 ccm, Turbodiesel

Getriebe: 7-Gang-Doppelkupplung DSG

Antriebsart: Allrad

Leistung: 147 kW/200 PS bei 5000-6000 U/min

Max. Drehmoment: 400 Nm bei 1750–3500 U/min

Höchstgeschwindigkeit: 229 km/h

Beschleunigung 0 auf 100 km/h: 7,1 Sek.
NEFZ-Durchschnittsverbrauch: 4,8 Liter
Effizienzklasse: A
CO₂-Emissionen: 130 g/km (Euro 6d-ISC-FCM)
WLTP-Durchschnittsverbrauch: 5,6 Liter
CO₂-Emissionen: 148 g/km
Testverbrauch: 6,4 Liter
Leergewicht / Zuladung: 1616 kg / 441-579 kg
Kofferraumvolumen: 611–1642 Liter
Max. Anhängelast: 2000 kg
Tankvolumen: 55 l
Reifen: 225/45 R18
Basispreis: 40.355 Euro
Testwagenpreis: 48.395 Euro

Bilder zum Artikel



VW Golf Alltrack.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Frank Wald



VW Golf Alltrack.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Frank Wald



VW Golf Alltrack.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Frank Wald



VW Golf Alltrack.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Frank Wald



VW Golf Alltrack.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Frank Wald



VW Golf Alltrack.

Foto: Auto-Medienportal.Net/VW



VW Golf Alltrack.

Foto: Auto-Medienportal.Net/VW



VW Golf Alltrack.

Foto: Auto-Medienportal.Net/VW



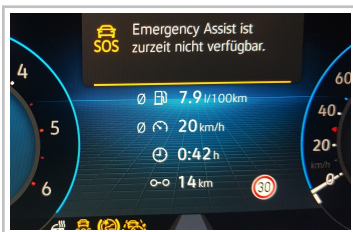
VW Golf Alltrack.

Foto: Auto-Medienportal.Net/VW



VW Golf Alltrack.

Foto: Auto-Medienportal.Net/VW



VW Golf Alltrack, Assistenzsystemausfall.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Frank Wald



VW Golf Alltrack, Assistenzsystemausfall.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Frank Wald



VW Golf Alltrack.

Foto: Auto-Medienportal.Net/VW



VW Golf Alltrack.

Foto: Auto-Medienportal.Net/VW



VW Golf Alltrack.

Foto: Auto-Medienportal.Net/VW
