ADAC

Autotest

VW Passat Alltrack 2.0 TDI BMT 4MOTION DSG (DPF)

Fünftürige Kombilimousine der Mittelklasse
(130 kW / 177 PS)

EcoTest ★★★☆☆

Der Alltrack basiert auf dem Passat Variant und ist durch die höher gelegte Karosserie, den massiven Unterfahrschutz und die auffällige Kunststoffbeplankung fit fürs Gelände. Damit man auf rutschigem Untergrund auch voran kommt, sind alle Alltrack-Varianten serienmäßig mit Allradantrieb und einem speziellen Geländefahrprogramm ausgestattet. In der Praxis kann man damit durchaus leichtes Gelände bewältigen, zum echten Geländewagen wird der Passat dadurch aber nicht. Hauptgrund, sich für den Alltrack zu entscheiden, wird daher die auffällige Optik sein. In der Summe besitzt der Alltrack gegenüber dem normalen Passat Variant mehr Nach- als Vorteile. Der Verbrauch fällt aufgrund schlechterer Aerodynamik und kürzer übersetztem Getriebe deutlicher höher aus, der Fahrkomfort kann nicht ganz mit dem des normalen Passat mithalten und selbst das Ein- und Aussteigen fällt nicht wirklich einfacher. Denn die Vorteile der leicht erhöhten Sitzposition werden durch einen breiteren und höheren Schweller weitgehend zunichte gemacht. Für den Alltrack sind so gut wie alle Ausstattungsdetails des normalen Passat erhältlich, darunter auch das umfangreiche Sortiment an Fahrerassistenzsystemen, die vor allem für Vielfahrer empfehlenswert sind. In der getesteten Version liegt der Einstiegspreis des Passat Alltrack 2,0 TDI DSG bei stolzen 41.375 Euro. Viel weniger kostet ein vergleichbarer Passat Variant aber auch nicht. **Karosserievarianten:** Kombi, Limousine. **Konkurrenten:** Audi A4 Allroad, Opel Insignia Country Tourer.

⊕ gutes Innenraumangebot, großer Kofferraum, hohes Sicherheitsniveau, gute Serienausstattung

⊖ recht hoher Verbrauch, kurze Getriebeübersetzung, teuer in der Anschaffung

ADAC-URTEIL

2,2	AUTOTEST
3,6	AUTOKOSTEN

Zielgruppencheck

1,9	Familie
3,4	Stadtverkehr
2,8	Senioren
2,0	Langstrecke
1,7	Transport
2,5	Fahrspaß
2,9	Preis/Leistung

Stand: November 2013
Text: D. Silvestro

2,2 KAROSSERIE/KOFFERRAUM

1,8 Verarbeitung

⊕ Mit dem Alltrack bietet VW eine fürs Gelände aufgepeppte Version des Passat Variant an. Ein massiver Unterfahrschutz, Radhaus- und Schwellerverbreiterungen aus Kunststoff sowie eine erhöhte Bodenfreiheit heben den Passat Alltrack von der normalen Variante ab. Die Verarbeitungsqualität liegt wie beim normalen Passat auf hohem Niveau. Alle Anbauteile sind ordentlich eingepasst und die Spaltmaße verlaufen schmal und gleichmäßig. Im Innenraum wirkt der Passat ebenfalls gut verarbeitet. Dem Alltrack wurden serienmäßig hochwertige Alcantara-Sitzbezüge spendiert, die zusammen mit den titansilberfarbenen Applikationen für einen noblen Auftritt sorgen. Die Türausschnitte sind nach außen gut gegen Verschmutzen abgedichtet, jedoch gibt es keinen Kratzschutz für die lackierten Türschweller. Der Motorraum und Unterboden sind weitgehend abgeschottet und glattflächig. Der zusätzliche Unterfahrschutz schützt den Motor bei leichten Geländefahrten, welche dank erhöhter Karosserie und angepassten Böschungs- sowie Rampenwinkel mit dem Passat Alltrack durchaus zu bewältigen sind. Für schweres Gelände eignet sich der Alltrack allerdings nicht. Kunststoffbeplankungen an den Radhäusern und Türen schützen die lackierte Karosserie vor leichten Remplern. Der Tankdeckel ist in die Zentralverriegelung mit einbezogen und lässt sich einfach bedienen.

⊖ Der Kraftstoff-Einfüllstutzen ist nicht gegen Fehlbetankung geschützt.

1,8 Alltagstauglichkeit

⊕ Der Passat Alltrack 2,0 TDI weist mit vier vollwertigen Sitzplätzen und einem schmalen Notsitz hinten in der Mitte eine gute Alltagstauglichkeit auf. Mit einer Tankfüllung sind dank großem 70 l Tank Reichweiten von bis zu 1.100 km möglich. Die maximale Zuladung fällt mit 570 kg großzügig aus, davon dürfen 100 kg auf der serienmäßigen Dachreling transportiert werden. Die zulässige Anhängelast liegt bei hohen 2.000 kg (gebremst) bzw. 750 kg (ungebremst). Serienmäßig findet man beim Alltrack selbstheilende Mobilitätsreifen vor (ContiSeal). Gegen Aufpreis gibt es auch ein Reserverad. Nur dann findet man aber einen Wagenheber und Bordwerkzeug im Fahrzeug.

2,4 Sicht

Im Passat Alltrack hat man eine akzeptable Übersicht auf den umliegenden Verkehr. Gegenüber dem normalen Passat sitzt man rund drei Zentimeter höher, dadurch ist die Übersicht minimal besser. Die Karosserieenden lassen sich nach vorn gut und nach hinten durch das steile Heck zufriedenstellend abschätzen. Hinter dem Fahrzeug befindliche Gegenstände lassen sich geradeso akzeptabel einsehen - hier stört die hohe Heckscheibenkante. Die Außenspiegel haben eine zufriedenstellende Größe und ermöglichen dadurch einen akzeptablen Blick nach hinten.

Die Rundumsicht-Note informiert über die Sichtbehinderung des Fahrers durch Fensterpfosten und Kopfstützen. Bei den Innen- und Außenspiegeln werden deren Sichtfelder aus dem Blickwinkel des Fahrers bewertet. Die Noten des vorderen und hinteren Nahfeldes zeigen, wie gut der Fahrer Hindernisse unmittelbar vor bzw. hinter dem Fahrzeug erkennt.

⊕ Hindernisse direkt vor dem Fahrzeug sind einwandfrei erkennbar. Beim Rangieren helfen die serienmäßigen Parksensoren vorne und hinten. Gegen Aufpreis gibt es zudem eine Rückfahrkamera. Darüber hinaus kann ein Einparkassistent geordert werden, der automatisch in Längs- und Querparklücken lenkt und dem Fahrer nur die Geschwindigkeitssteuerung überlässt. Die sensorgesteuerten Scheibenwischer haben einen guten Wirkbereich und ermöglichen somit ein großes Sichtfeld. Am Tag sorgt das LED-Tagfahrlicht für eine gute Erkennbarkeit durch den Gegenverkehr. Die optionalen Bi-Xenonscheinwerfer leuchten in Verbindung mit dem aufpreispflichtigen Dynamic Light Assist die Fahrbahn optimal aus. Dann fährt man, bei eingeschaltetem Licht, permanent mit Fernlicht ohne den Gegenverkehr zu blenden. Zudem lenken die Scheinwerfer in Kurven mit und das serienmäßige Abbiegelicht hilft Kreuzungen besser einzusehen. Bei störendem Scheinwerferlicht blenden der linke Außen- (optional) und der Innenspiegel (serienmäßig) automatisch ab. Darüber hinaus hat der fahrerseitige Außenspiegel einen asphärischen Bereich, wodurch der tote Winkel verkleinert wird.

Nicht versenkbare Kopfstützen stören die Sicht nach hinten.

⊖ Bei der ADAC Rundumsichtmessung erhält der Passat Alltrack nur eine ausreichende Bewertung. Die breiten Dachsäulen schränken den Blick besonders nach schräg hinten ein. Doch auch der Blick durch den Innenspiegel fällt spärlich aus, da dieser recht klein ist.

3,0 Ein-/Ausstieg

Die Sitzhöhe fällt zwar im Alltrack gut bis zufriedenstellend aus, doch stören der hohe und durch die zusätzliche Kunststoffbeplankung sehr breite Schweller beim Einsteigen. In der Summe steigt man dadurch trotz der gegenüber dem Passat etwas höheren Sitzanordnung nicht wirklich komfortabler ein und aus. Hinten steigt man ebenfalls zufriedenstellend ein und aus, aber auch hier stört der breite Schweller.

⊕ Serienmäßig wird der Passat mit einer praktischen Funkfernbedienung ent- und verriegelt, zudem können auch die Fenster damit geöffnet und verschlossen werden. Im Falle des Testwagens war das aufpreispflichtige schlüssellose Zugangssystem "Keyless Access" verbaut. Dann kann der Schlüssel in der Tasche bleiben, denn das Fahrzeug wird automatisch entriegelt, wenn man den Türgriff berührt und den Schlüssel bei sich trägt. Serienmäßig beleuchten die Scheinwerfer nach dem Entriegeln des Fahrzeugs und nach dem Aussteigen noch für eine kurze Zeit die Umgebung vor dem Fahrzeug aus. Eine Umfeldbeleuchtung in den Außenspiegeln ist optional erhältlich. Haltegriffe am Dachhimmel sind für alle außen Sitzenden vorhanden.

⊖ Mit der Fernbedienung verriegelte Türen lassen sich vom Innenraum aus mit dem Öffner oder Schalter nicht mehr aufsperren (Safe Lock Sicherung). Abhilfe: zweimal hintereinander verriegeln, dann kann man von innen wieder aufsperren.

© ADAC e.V.

1,6 Kofferraum-Volumen*

Der Passat Variant lässt mit einem Kofferraum von 465 l Volumen kaum Wünsche offen, muss sich aber Konkurrenten, wie dem Ford Mondeo Turnier mit 530 l Volumen, geschlagen geben.

⊕ Das Kofferraumvolumen des Passat Alltrack fällt großzügig aus. Gemessen bis zur Gepäckraumabdeckung können maximal 465 l eingeladen werden, entfernt man die Abdeckung passen bis unters Dach sogar 655 l oder bis zu sieben handelsübliche Getränkekisten. Zum echten Raumwunder wird der auf dem Passat Variant aufbauende Alltrack, wenn man die Rücksitze umklappt. Bis zur Fensterunterkante lassen sich dann 900 l verstauen, bis unters Dach sind es 1.465 l.

2,1 Kofferraum-Zugänglichkeit

⊕ Die Heckklappe lässt sich leicht öffnen und schließen, die Hände bleiben sauber. Gegen Aufpreis lässt sich die Heckklappe auch elektrisch öffnen und schließen. Das im Passat Variant erhältliche Easy-Open-Paket, bei welchem man nur den Fuß unter die Stoßstange halten muss, um die Heckklappe zu öffnen, ist beim Alltrack nicht erhältlich. Die Heckklappe öffnet weit, wodurch Personen bis über 1,95 m problemlos darunter Platz finden. Die Ladekante liegt mit knapp 66 cm auf gutem Niveau. Zusammen mit dem nahezu ebenen Ladeboden lässt sich das Ladegut einfach ein- und ausladen. Die Ladeöffnung weist ein praktisches Format auf, so dass auch sperrige Gegenstände gut verladen werden können.

⊖ Aufgrund des recht langen Kofferraums lassen sich in Richtung Rückbank gerutschte Gegenstände nur zufriedenstellend erreichen. Die Kofferraumbreite ist für einen Mittelklassewagen nur durchschnittlich. Der Kofferraum ist mit nur einer Lampe schwach beleuchtet.

2,0 Kofferraum-Variabilität

⊕ Die Rücksitzlehne lässt sich asymmetrisch umklappen, der Vorgang ist mit wenigen Handgriffen auch vom Kofferraum aus möglich. Bleiben die Kopfstützen in den Lehnen, steigt der Kofferraumboden leicht an. Wird die Rücksitzbank ebenfalls umgelegt, können die Kopfstützen dort eingehängt werden - dann ist der Ladeboden eben. Eine Durchladeluke in der Rücksitzbank ist serienmäßig. Zum Verstauen von Kleingepäck gibt es ein großes und mehrere kleine Fächer. Eine Netztrennwand und Befestigungssysteme sind optional erhältlich. Mit den serienmäßigen Sitzen kann optional eine klappbare Beifahrerlehne geordert werden - diese Option entfällt aber, wenn man die im Testwagen verbauten Sportsitze bestellt.

1,8 INNENRAUM

1,4 Bedienung

⊕ Das Cockpit des Passat ist ergonomisch aufgebaut und die Anzahl der Bedienelemente überschaubar, dadurch kann das Fahrzeug bereits nach einer kurzen Zeit intuitiv bedient werden. Das Lenkrad lässt sich über einen weiten Bereich in Höhe und Weite einstellen, die Pedale sind einwandfrei angeordnet und auch der Automatikwählhebel ist gut erreichbar. Der Fahrzeugschlüssel kann in einen Schacht, neben dem Lenkrad, eingesteckt werden, der Start/Stopp-Knopf (bei Wahl des Keyless Access) befindet sich allerdings etwas ungewohnt in der Mittelkonsole zwischen den Sitzen - dadurch ist er aber gut erreichbar. Die Scheibenwischer vorn und das Fahr- sowie Fernlicht (optional) werden sensorgesteuert. Alternativ kann das Licht auch über einen gut erreichbaren Drehschalter in der Armaturentafel gesteuert werden.

Die Instrumente lassen sich einwandfrei ablesen und ein Bordcomputer informiert u.a. über Momentan- und Durchschnittsverbrauch. Zudem sind für viele Funktionen Kontrollleuchten vorhanden, so wird der Fahrer auch gewarnt wenn Türen (inkl. Heckklappe und Motorhaube) offen sind. Die Geschwindigkeitsregelanlage wird über einen Satelliten am Lenkrad aktiviert. Das Bedienteil der Klimaautomatik ist übersichtlich aufgebaut und gibt keine Rätsel bei der Bedienung auf. Die Heckscheibenheizung wird automatisch deaktiviert, was den Kraftstoffverbrauch reduziert. Dank Luftgütesensor wird auch die Umluftfunktion bedarfsgerecht geregelt. Das Radio-/Navigationssystem ist nahezu optimal positioniert und lässt sich ebenfalls einfach durch Berührung bedienen. Die Lautsprecher vermitteln einen sehr klaren Klang (Soundsystem "Volkswagen Sound"). Außenspiegel und Fensterheber lassen sich elektrisch steuern, letztere haben eine Ab-/Aufwärtsautomatik und funktionieren auch ohne Zündung bis eine Tür geöffnet wird. Die Einstellhebel für die Vordersitze sind gut erreichbar und einfach zu bedienen - auf der Fahrerseite lässt sich die Lehnenneigung elektrisch einstellen. Gegen Aufpreis gibt es auch eine vollelektrische Sitzverstellung (nicht im Testwagen). Vorn gibt es mehrere Ablagen, den Fondpassagieren stehen Türfächer und sowie Becherhalter zur Verfügung. Das Handschuhfach ist recht groß und beleuchtet. Für alle außen Sitzenden gibt es Leseleuchten.

Wie von Volkswagen gewohnt sind die Funktionalität sowie Verarbeitungsqualität so gut wie einwandfrei.

⊖ Es fehlt eine vernünftig erkennbare Kontrolle für das Fahrlicht - das ist besonders ungünstig, wenn die Lichtautomatik eingeschaltet ist und der Fahrer nicht weiß, ob das Licht nun wirklich an ist. Aktivierte Nebelscheinwerfer werden nur mit einer Leuchte am Lichtschalter angezeigt. Der Blick schweift beim Einstellen der Klimaanlage vom Verkehrsgeschehen ab, da die Schalter recht weit unten positioniert sind.

1,8 Raumangebot vorne*

⊕ Das Platzangebot ist großzügig bemessen: Personen bis knapp zwei Meter Körpergröße finden bequem Platz - die Kopffreiheit ist sehr groß. Die Innenbreite zeigt sich im Klassenvergleich zufriedenstellend, dennoch stellt sich ein angenehmes subjektives Raumempfinden ein.

2,6 Raumangebot hinten*

⊕ Auf den beiden Außenplätzen der Rückbank ist viel Platz vorhanden, erst Mitfahrer über 1,86 m Größe stoßen mit dem Kopf am Dach an. Die Kniefreiheit würde für größere Passagiere reichen (wenn die Vordersitze auf 1,85 m große Personen eingestellt sind). Das Raumempfinden ist angenehm.

⊖ Obwohl die Innenbreite groß ist, sitzt man hinten zu dritt beengt.

Auf den hinteren Sitzplätzen finden Personen bis 1,86 m Körpergröße ausreichend Platz vor.

4,0 Innenraum-Variabilität

⊖ Der Beifahrersitz lässt sich in Liegeposition bringen und die Lehnen der Rückbank sind klappbar - das reicht nur für eine ausreichende Bewertung der Innenraum-Variabilität.

2,1 KOMFORT

2,0 Federung

Der Passat Alltrack ist mit einem gegenüber dem Passat Variant um rund 25 mm höher gelegten Fahrwerk ausgestattet. Wie beim normalen Passat ist für den Alltrack auch das adaptive Dämpfersystem DCC erhältlich, welches im Testwagen zwar überzeugen konnte, aber kein so feines Ansprechen zeigte, wie man es vom normalen Passat gewöhnt ist.

⊕ Das optionale DCC bietet drei Programme zur Einstellung der Dämpfercharakteristik: Sport, Normal und Comfort. Zusätzlich passt sich die Fahrwerks- und Lenkungscharakteristik der aktuellen Fahrbahnbeschaffenheit an. Im Normal-Modus bietet das Fahrwerk einen ausgewogenen Fahrkomfort, federt bei groben Einzelhindernissen gut an, kann aber feine Unebenheiten nicht ganz von den Insassen fern halten. Man spürt ständig eine leichte Stuckertendenz, welche beim normalen Passat nicht festgestellt werden konnte. Im Comfort-Modus werden gröbere Unebenheiten noch etwas souveräner absorbiert, feine Unebenheiten dringen aber trotzdem durch. Durch die weiche Auslegung des Comfort-Modus neigt die Karosserie gerade bei langen Bodenwellen auf der Autobahn zu leichtem Nachschwingen und auf welligen sowie kurvigen Landstraßen ist die Karosserie mehr in Bewegung. Hier spielt der Sport-Modus seine Vorteile aus, welcher für eine satte Straßenlage sorgt, ohne dabei den Alltrack unkomfortabel wirken zu lassen.

1,9 Sitze

Der Testwagen war mit der optionalen Lederausstattung "Nappa" inklusive Sportsitze ausgestattet.

⊕ Die vorderen Sitze lassen sich in Höhe und Neigung einstellen, zudem haben sie eine einstellbare Lordosenstütze - das ermöglicht Personen unterschiedlicher Statur eine angenehme Sitzposition. Eine zusätzliche Sitzneigungseinstellung gibt es nur bei Wahl der elektrischen Sitzeinsteller (nicht im Testwagen). Das Sitzpolster ist recht straff aber angenehm. Vorn sind sowohl Sitzfläche als auch -lehne ordentlich konturiert und bieten auch in schnell durchfahrenen Kurven einen guten Seitenhalt. Die Lehnen sind hoch und der Fahrer kann seinen linken Fuß sehr gut auf dem Trittbrett abstützen. Im Fond fallen die Sitzkonturen schwächer aus, der Seitenhalt ist insgesamt aber noch gut. Die Lehnen sind hinten sehr hoch. Auch die Sitzposition ist im Fond bequem, würde aber durch eine steilere Sitzfläche angenehmer ausfallen, da dann die Oberschenkel eine bessere Unterstützung hätten.

⊖ Bei sommerlichen Temperaturen sind die Ledersitzbezüge schweißtreibend - gegen Aufpreis könnte man aber auch eine aktive Sitzklimatisierung bestellen.

2,1 Innengeräusch

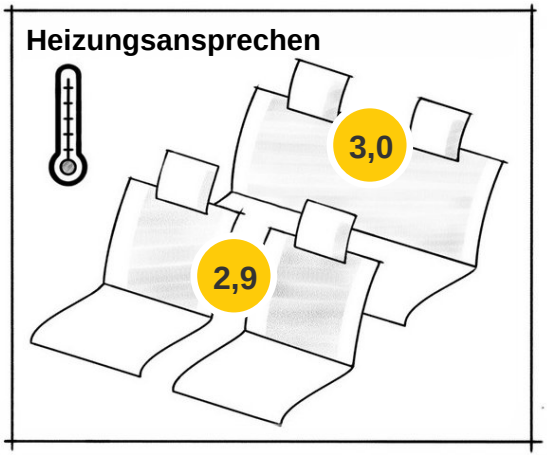
⊕ Der gemessene Geräuschpegel im Innenraum fällt bei 130 km/h mit rund 68 dB(A) niedrig aus. Windgeräusche dringen bei dieser Geschwindigkeit kaum in den Innenraum und nehmen erst mit steigender Geschwindigkeit deutlicher zu. Der Motor ist im Innenraum zwar wahrnehmbar, fällt aber nicht unangenehm auf. Gegen Aufpreis können geräuschdämmende Seitenscheiben in Verbund-Sicherheitsglas geordert werden, die den Geräuschpegel im Innenraum weiter reduzieren sollten.

© ADAC e.V.

2,3 Klimatisierung

Beim Heizungstest erwärmt sich der Fahrzeuginnenraum gleichmäßig. Sowohl vorne als auch hinten wird der Innenraum in zufriedenstellender Zeit auf eine angenehme Temperatur erwärmt.

⊕ Der Passat Alltrack ist serienmäßig mit einer Zwei-Zonen-Klimaautomatik (Climatronic) ausgestattet. Die Temperatur lässt sich für Fahrer und Beifahrer getrennt einstellen. Die Luftverteilung erfolgt für beide gemeinsam, die Bereiche sind individuell einstellbar. Die Umluftsteuerung findet mittels Luftgütesensor statt, zudem gibt es einen Aktivkohlefilter, der unangenehme Gerüche aus dem Innenraum fernhält.



Heizungstest bei -10°C in der ADAC-Klimakammer.

2,3 MOTOR/ANTRIEB

2,4 Fahrleistungen*

Für den Passat Alltrack sind ein leistungsstarker Benziner (2,0 TFSI) sowie zwei Leistungsstufen des 2,0 l Dieselmotors erhältlich. Der getestete stärkere Diesel mit 177 PS und einem maximalen Drehmoment 380 Nm sorgt in Verbindung mit dem bei diesem Motor serienmäßigen Doppelkupplungsgetriebe für gute bis zufriedenstellende Fahrleistungen. Überholvorgänge können damit recht schnell absolviert werden - für den Sprint von 60 auf 100 km/h benötigt der Alltrack 5,4 s.

2,5 Laufkultur

Der Dieselmotor bietet im Passat Alltrack zwar insgesamt keine schlechte Laufkultur, doch kann das Aggregat nicht in allen Punkten glänzen. Während im Teillastbetrieb keine besonderen Auffälligkeiten vorhanden sind, wählt die Automatik bei Konstantfahrt oft einen zu hohen Gang und man fährt dann mit sehr niedrigen Drehzahlen, was zu leichtem Brummen des Motors führt. Oberhalb von 3.500 1/min wird der Motor laut und neigt zum Dröhnen.

1,7 Schaltung

⊕ Das Sechsgang-Doppelkupplungsgetriebe wechselt die Schaltstufen sehr schnell und ohne spürbare Zugkraftunterbrechung. Einzig bei schneller Gaspedalbetätigung (Kick-Down) gelingen die Schaltwechsel nicht immer ganz ruckfrei, da die Getriebesteuerung dann oft nicht sofort den richtigen Gang zuordnet. Der Schalthebel lässt sich gut bedienen, der Fahrer hat zusätzlich die Möglichkeit, mit den Schaltpaddeln am Lenkrad die Gangwahl zu beeinflussen. Das DSG des 2,0 TDI ist serienmäßig mit einem Freilauf ausgerüstet. Geht der Fahrer vom Gas, kuppelt die Automatik aus und das Auto rollt im Leerlauf. Die Funktion sorgt zwar für einen niedrigeren Verbrauch, bei zügiger Autobahnfahrt nervt aber das verzögerte Ansprechen auf Gasbefehle, wenn man zuvor vom Gas gegangen war. Die Gänge lassen sich auch manuell am Wählhebel oder an den Schaltwippen am Lenkrad wechseln. Die Bedienung des Wählhebels gibt keine Fragen auf. Die Auto-Hold-Funktion hindert das Fahrzeug am wegrollen, wenn zum Beispiel am Berg angehalten werden muss. Dadurch wird gleichzeitig auch das Anfahren erleichtert.

2,8 Getriebeabstufung

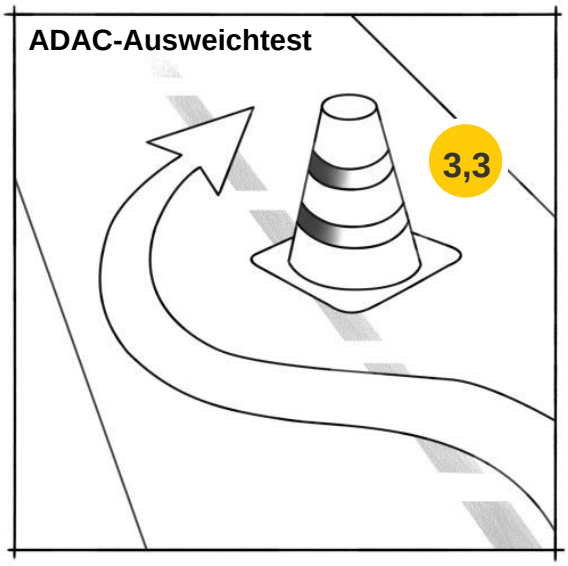
Die sechs Gänge sind insgesamt gut aufeinander abgestimmt, auch wenn die oberen Gänge ein Stück weiter gespreizt sein könnten. Die gegenüber dem normalen Passat deutlich kürzere Gesamtübersetzung des Getriebes sorgt zwar dafür, dass die Geländegängigkeit etwas erhöht wird, doch im höchsten Gang fallen die Drehzahl dadurch zu hoch aus. Bei 130 km/h dreht der Motor bereits mit 2.650 1/min.

2,1 FAHREIGENSCHAFTEN

2,4 Fahrstabilität

Der Passat Alltrack zeigt zwar insgesamt ein stabiles Fahrverhalten, doch kann er vor allem beim ADAC Ausweichtest nicht auf ganzer Linie überzeugen. Gegenüber dem normalen Passat untersteuert der Alltrack merklich stärker und ist dann auch kurzzeitig nicht lenkbar. Das ESP sollte hier früher und stärker eingreifen.

⊕ Die Richtungsstabilität ist gut und das Fahrverhalten sicher - Spurrillen oder Fahrbahnverwerfungen bringen das Fahrzeug nicht aus der Ruhe. Lastwechselreaktionen in Kurven sind praktisch nicht vorhanden, drängt das Heck aber nach außen, so regelt das ESP zuverlässig. Dank des serienmäßigen Allradantriebs verliert der Alltrack auf rutschiger Fahrbahn nicht den Halt und besitzt eine gute Traktion. Um die Geländetauglichkeit zu erhöhen, gibt es im Alltrack ein zuschaltbares Offroad-Programm. Dabei wird die ABS Regelschwelle angehoben, um auf Geröll oder Kies eine bessere Bremswirkung zu erzielen, der Bergabfahrassistent aktiviert, die Regelung der Differenzialsperren angepasst, sowie Gaspedalkennlinie und Getriebesteuerung optimiert. In der Summe eignet sich der Alltrack trotzdem allenfalls für leichtes Gelände.



Beim ADAC-Ausweichtest erfolgt die Einfahrt in die Pylonengasse mit einer Geschwindigkeit von 90 km/h bei mindestens 2000 Motorumdrehungen im entsprechenden Gang. Geprüft wird die Fahrzeugreaktion, d.h. die Beherrschbarkeit beim anschließenden Ausweichen.

2,3 Lenkung*

Mit einem Wendekreis von 11,9 kann der Passat Alltrack im Klassenvergleich nur ein akzeptables Ergebnis einfahren.

⊕ Die Lenkung spricht um die Mittellage präzise an, besitzt eine gute Mittenzentrierung und zeigt sich auch bei hohen Geschwindigkeiten nicht nervös. Bei höheren Lenkwinkeln wird dem Fahrer ein guter Fahrbahnkontakt vermittelt. Die Übersetzung ist durchschnittlich, beim Rangieren ist nur ein geringer Kraftaufwand notwendig (geschwindigkeitsabhängige Servounterstützung).

1,6 Bremse

⊕ Der Bremsweg des VW Passat Alltrack fällt sehr gering aus. Bei einer Vollverzögerung aus 100 km/h wurde ein Bremsweg von 35,3 m ermittelt (Mittelwert aus zehn Einzelmessungen, halbe Zuladung, Reifen: Continental Conti Premium Contact 2 98V der Größe 225/50 R17). Die Bremsanlage spricht spontan an und lässt sich einwandfrei dosieren. Bei einer Bremsung in der Kurve zeigt der Passat ein stabiles Verhalten.

1,9 SICHERHEIT

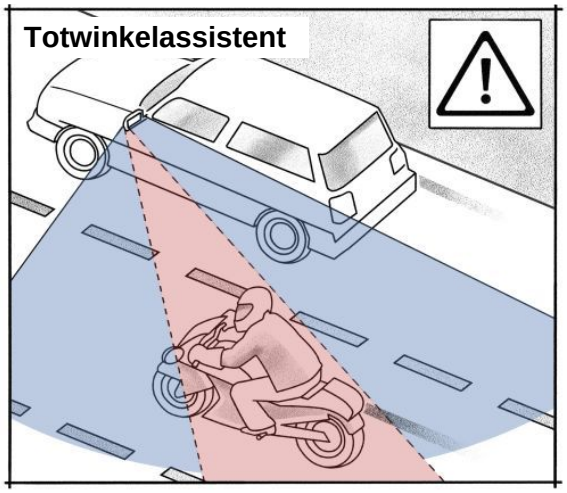
1,3 Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

⊕ Der Passat Alltrack ist serienmäßig mit dem elektronischen Stabilitätsprogramm ESP (inklusive Gespannstabilisierung) und einem Bremsassistenten ausgestattet, der dem Fahrer hilft das volle Bremspotenzial zu nutzen. Bei ESP-Eingriffen wird durch einen leichten Lenkimpuls dem Fahrer eine Lenkempfehlung gegeben, um das Fahrzeug besser zu stabilisieren. Die serienmäßige Müdigkeitserkennung fordert den Fahrer auf, bei Bedarf eine Pause zu machen. Ein indirekt messendes Reifendruckkontrollsystem ist Serie, gegen Aufpreis sind auch Drucksensoren in den Reifen erhältlich, welche dem Fahrer den Reifendruck jedes Reifens anzeigen. Die optionalen Xenonscheinwerfer beinhalten neben dem serienmäßigen Abbiegelicht auch dynamisches Kurvenlicht, wodurch der Kurvenverlauf besser ausgeleuchtet wird. Bei einer Notbremsung blinken die Bremslichter mit erhöhter Frequenz, anschließend wird die Warnblinkanlage automatisch aktiviert. Ein Abstandsregelsystem (ACC) inkl. Kollisionswarner und autonomer City-Notbremsfunktion ist ebenfalls in der Aufpreisliste zu finden (im Testwagen vorhanden). Optional sind sowohl ein aktiver Spurhalte- und ein Spurwechselassistent erhältlich, als auch eine Verkehrszeichenerkennung. Die Blinker funktionieren auch bei eingeschalteter Warnblinkanlage, so dass eine Richtungsänderung beim Abschleppen angezeigt werden kann. Rückstrahler warnen andere Verkehrsteilnehmer bei geöffneten Türen.

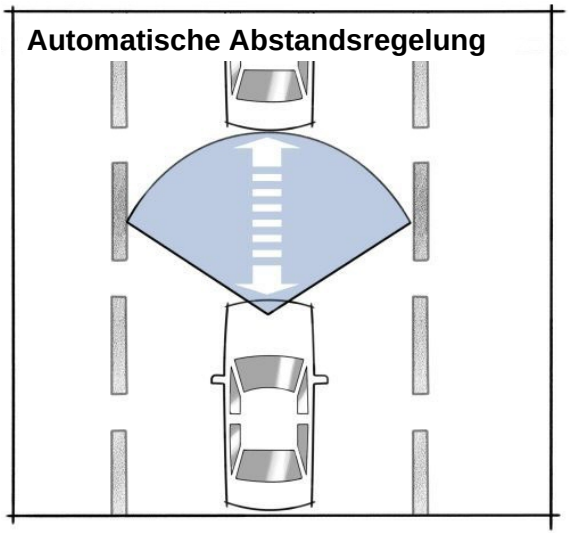
1,9 Passive Sicherheit - Insassen

⊕ Der VW Passat Alltrack bietet dank Front-, Seiten- und Vorhangairbags einen guten Insassenschutz. Gegen Aufpreis sind auch Seitenairbags mit Gurtstraffern im Fond erhältlich. Vom Passat Alltrack liegt aktuell kein Crashtest-Ergebnis vor. Schon das Vor-Facelift-Modell der Passat Limousine erzielte im Jahr 2010 mit 91 % der möglichen Punkte ein sehr gutes Ergebnis beim Insassenschutz. Die Kopfstützen der Vordersitze bieten Personen bis knapp 1,90 m optimalen Schutz, zudem weisen sie einen geringen Abstand zu den Köpfen auf und können dadurch optimal wirken. Nur die vorderen Insassen werden optisch und akustisch zum Anschnallen ermahnt. Möchte man auch von den Fondpassagieren eine Information über den Anschnallstatus haben, muss man die optionalen Seitenairbags hinten ordern. Schnallt man sich im Fond dann während der Fahrt ab, so wird der Fahrer über einen Warnton informiert. An den stabilen Außentürgriffen lassen sich hohe Zugkraft aufbringen.

Ungewöhnliche Fahrerreaktionen aufgrund von Müdigkeit werden erkannt und führen zu einer Warnung.



Mit Hilfe von Radarsensoren wird das seitliche Umfeld überwacht. Beabsichtigt der Fahrer, die Fahrspur zu wechseln, während sich Fahrzeuge im toten Winkel befinden, erfolgt eine optische Warnung.



Mit Radarsensoren erkennt das System vorausfahrende Autos und reguliert bei aktivem Tempomat durch Gasgeben und -wegnehmen den Abstand zum Vordermann. Neuere Systeme regeln bis Stillstand (etwa im Stop-and-go-Verkehr) und warnen akustisch, optisch sowie mit leichtem Bremseneingriff vor Kollisionen.

⊖ Die Kopfstützen hinten bieten nur Personen bis 1,65 m guten Schutz - das ist eindeutig zu wenig.

1,9 Kindersicherheit

⊕ Serienmäßig gibt es Isofix-Halterungen mit Ankerhaken auf den äußeren Plätzen im Fond. Alternativ können auch zwei Kindersitze nebeneinander problemlos mit den Gurten befestigt werden. Die Sicherheitsgurte sind lang und reichen auch für Kindersitze mit großem Gurtbedarf. Die Anlenkpunkte sind auf den äußeren Plätzen optimal und die Abstände groß. Der Beifahrer-Airbag lässt sich mit dem Zündschlüssel deaktivieren, dann dürfen auf dem Beifahrersitz auch rückwärts gerichtete Kindersitze befestigt werden. Laut Bedienungsanleitung sind auf allen Plätzen universelle Kindersitze aller Altersgruppen erlaubt. Alle Fenster haben einen früh wirkenden Einklemmschutz, der ein Verletzungsrisiko senkt. Gegen Aufpreis kann man zwei in die äußeren Rücksitze integrierte Kindersitze ordern, welche bei Bedarf heraus geklappt werden können.

⊖ Die Gurtschlösser sind auf der Rückbank nicht verwechslungssicher. Das Isofix-System kann nur mit Einsteckhilfen problemlos montiert werden.

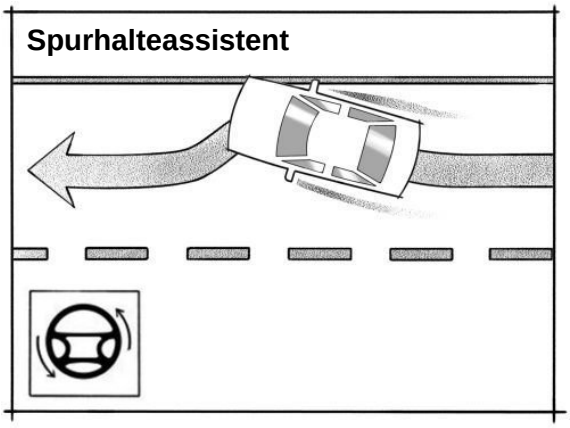
3,0 Fußgängerschutz

Es liegt kein Crash-Ergebnis für den Fußgängerschutz vor. Für den Passat Alltrack kann aber wie auch beim normalen Passat von einem zufriedenstellenden Ergebnis beim Fußgängerschutz ausgegangen werden.

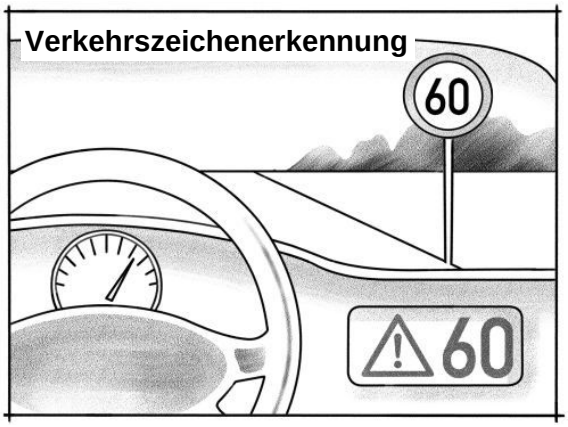
2,9 UMWELT/ECOTEST

3,8 Verbrauch/CO2*

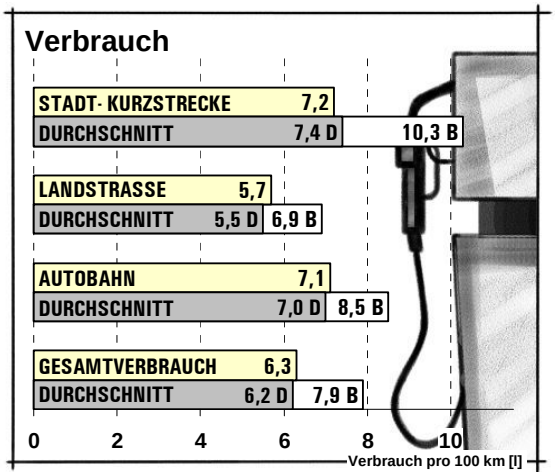
Im Verbrauchskapitel des ADAC EcoTest kann der VW Passat Alltrack 2,0 TDI DSG nur ein akzeptables Ergebnis einfahren. Es wurde ein Durchschnittsverbrauch von 6,3 l/100 km ermittelt. Mit einer resultierenden CO2-Bilanz von 204 g/km reicht es im CO2-Kapitel nur für magere 22 Punkte. Der Innerortsverbrauch liegt bei 7,2 l/100 km, außerorts sind es 5,7 l/100 km und auf der Autobahn genehmigt sich der Passat Alltrack 7,1 l/100 km.



Infrarotsensoren oder Kameras erkennen die Fahrbahn-Markierungen. Verlässt der Fahrer seine Spur ohne zu Blinken (etwa wegen Unachtsamkeit oder Sekundenschlaf), erfolgt eine optische, akustische oder haptische Warnung. Bei dieser Variante erfolgt zudem ein leicht übersteuerbarer Lenkeingriff.



Eine Videokamera an der Fahrzeugfront erkennt Verkehrszeichen, die auf Tempo-Limits oder Überholverbote hinweisen und stellt diese für einige Sekunden in einer Anzeige im Armaturenbrett dar.



Kraftstoffverbrauch in l/100 km – Klassen-durchschnitt für Fahrzeuge mit Dieselmotor (D) und mit Ottomotor (B)

© ADAC e.V.

1,9 Schadstoffe

⊕ Die Schadstoffanteile im Abgas fallen insgesamt niedrig aus, so dass der Alltrack in diesem Kapitel gute 41 Punkte erhält. Es fallen lediglich leicht erhöhte Stick-Oxid-Werte im anspruchsvollen Autobahnzyklus auf. Im Ganzen reicht es für den Passat Alltrack 2,0 TDI DSG mit 63 Punkten für drei von fünf Sterne im ADAC EcoTest.

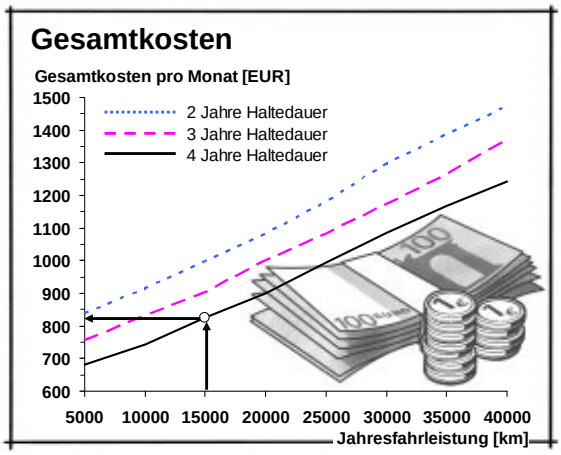
3,6 AUTOKOSTEN

3,2 Betriebskosten*

Die Betriebskosten ergeben sich zu weiten Teilen aus den Kraftstoffaufwendungen. Aufgrund des nicht besonders niedrigen Verbrauchs, liegen die Betriebskosten trotz günstigem Diesel nur auf durchschnittlichem Niveau.

3,1 Werkstatt- / Reifenkosten*

Der VW besitzt eine fahrabhängige Serviceanzeige. Laut Hersteller ist dabei im Schnitt alle 28.000 Kilometer - spätestens aber nach zwei Jahren ein "Intervall-Service" (mit Ölwechsel) fällig. Dazwischen, also im 3. - dann im 5. Jahr oder alle 60.000 Kilometer, muss eine Inspektion (ohne Ölwechsel) durchgeführt werden. Der Zahnriemen muss nur alle 210.000 km ersetzt werden.



Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 825 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 4 Jahren Haltedauer).

⊕ Der Dieselpartikelfilter ist wartungsfrei und auf Lebensdauer ausgelegt. VW verbaut nach eigenen Angaben qualitativ hochwertige und langlebige Wartungsund Verschleißteile, die ebenfalls zur Kosteneinsparung beitragen. Zudem gewährt auch VW eine zweijährige Herstellergarantie ohne Kilometerbegrenzung.

⊖ Teure Werkstattstundenpreise verhindern eine noch bessere Benotung.

2,7 Wertstabilität*

Dem Passat Alltrack kann ein guter bis zufriedenstellender prozentualer Restwertverlauf während des vierjährigen Berechnungszeitraumes prognostiziert werden.

5,2 Kosten für Anschaffung*

⊖ Der Passat Alltrack überzeugt zwar mit einer guten Serienausstattung, doch der Grundpreis von 41.375 Euro fällt für diese Fahrzeugklasse trotzdem zu teuer aus.

3,8 Fixkosten*

Die Fixkosten liegen geradeso auf zufriedenstellendem Niveau. Die Kfz-Steuer schlägt schon mit 280 Euro pro Jahr zur Buche. Doch auch die Versicherungseinstufungen fallen nicht besonders günstig aus. Während die Einstufung in der Haftpflichtversicherung akzeptabel ist (KH: 15), liegen die Einstufungen in der Teil- und Vollkaskoversicherung im ungünstigen Bereich (TK: 25; VK: 21).

3,5 Monatliche Gesamtkosten*

Bei den absoluten monatlichen Gesamtkosten kann der Passat Alltrack aufgrund des hohen Anschaffungspreises und den ansonsten ebenfalls nicht besonders niedrigen Unterhaltskosten nur ein akzeptables Ergebnis einfahren.

DIE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

TYP	2.0 TSI 4MOTION DSG	2.0 TDI BMT 4MOTION (DPF)	2.0 TDI BMT 4MOTION DSG (DPF)
Aufbau/Türen	KB/5	KB/5	KB/5
Zylinder/Hubraum [ccm]	4/1984	4/1968	4/1968
Leistung [kW (PS)]	155 (210)	103 (140)	130 (177)
Max. Drehmoment [Nm] bei U/min	280/1700	320/1750	380/1750
0-100 km/h[s]	7,8	10,3	8,7
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	212	198	210
Verbrauch pro 100 km lt. Hersteller [l]	8,6 S	5,7 D	5,9 D
CO2 [g/km]	199	150	155
Versicherungsklassen KH/VK/TK	17/22/23	15/20/22	16/22/25
Steuer pro Jahr [Euro]	218	270	280
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	915	754	825
Preis [Euro]	40.775	37.150	41.375

Aufbau

ST = Stufenheck
SR = Schrägheck
CP = Coupe
C = Cabriolet
RO = Roadster
KB = Kombi
KT = Kleintransporter
TR = Transporter
GR = Großraumlimousine
BU = Bus
GE = Geländewagen
PK = Pick-Up

Versicherung

KH = KFZ-Haftpfl.
VK = Vollkasko
TK = Teilkasko

Kraftstoff

N = Normalbenzin
S = Superbenzin
SP = SuperPlus
D = Diesel
FG = Flüssiggas
G = Erdgas
E = Strom

DATEN UND MESSWERTE

4-Zylinder Diesel	Schadstoffklasse Euro5
Hubraum	1968 ccm
Leistung	130 kW (177 PS)
bei	4200 U/min
Maximales Drehmoment	380 Nm
bei	1750 U/min
Kraftübertragung	Allrad permanent
Getriebe	6-Gang-Doppelkupplungsgetriebe
Reifengröße (Serie)	225/50R17
Reifengröße (Testwagen)	**225/50R17V**
Bremsen vorne/hinten	Scheibe/Scheibe
Wendekreis links/rechts	**11,15/11,85 m**
Höchstgeschwindigkeit	210 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	8,7 s
Überholvorgang 60-100 km/h (in Fahrstufe D)	**5,4 s**
Bremsweg aus 100 km/h	**35,3 m**
Verbrauch pro 100 km Herstellerangabe	5,9 l
Testverbrauch Schnitt pro 100 km (Diesel)	**6,3 l**
Testverbrauch pro 100 km Stadt/Land/BAB	**7,2/5,7/7,1 l**
CO2-Ausstoß Herstellerangabe	155 g/km
CO2-Ausstoß Test(*WTW)	**204 g/km**
Innengeräusch 130km/h	**68,0 dB(A)**
Länge/Breite/Höhe	4771/1820/1550 mm
Fahrzeugbreite über alles (inkl. Außenspiegel)	**2070 mm**
Leergewicht/Zuladung	**1730 kg/570 kg**
Kofferraumvolumen normal/geklappt	**465 l/900 l**
Anhängelast ungebremst/gebremst	750 kg/2000 kg
Dachlast	100 kg
Tankinhalt	70 l
Reichweite	**1110 km**
Garantie	2 Jahre
Rostgarantie	12 Jahre

ADAC-Testwerte **fett**

KOSTEN

Monatliche Betriebskosten	**133 Euro**
Monatliche Werkstattkosten	**66 Euro**
Monatliche Fixkosten	**125 Euro**
Monatlicher Wertverlust	**501 Euro**
Monatliche Gesamtkosten	**825 Euro**
(vierjährige Haltung, 15.000 km/Jahr)	
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	16/22/25
Grundpreis	41.375 Euro

NOTENSKALA

Sehr gut	0,6 – 1,5	Ausreichend	3,6 – 4,5
Gut	1,6 – 2,5	Mangelhaft	4,6 – 5,5
Befriedigend	2,6 – 3,5		

Der ADAC-Autotest beinhaltet über 300 Prüfkriterien. Aus Gründen der Übersichtlichkeit sind nur die wichtigsten und die vom Durchschnitt abweichenden Ergebnisse abgedruckt.

Dieser ADAC-Autotest ist nach dem neuen, aktualisierten ADAC-Autotest-Verfahren 2013 erstellt. Neben zahlreichen Änderungen, insbesondere im Bereich Umwelt und Sicherheit, wurde der Notenspiegel dem Stand der aktuellen Technik angepasst. Aus diesem Grund ist dieser ADAC-Autotest nicht mit Autotests vor dem 01.03.2013 vergleichbar. Die Angaben zur Kfz-Steuer und die Berechnung der Kosten basieren auf der zum 1.05.2012 gültigen Steuergesetzgebung.

*WTW: (Well-to-Wheel): Der angegebene CO2-Ausstoß beinhaltet neben den gemessenen CO2-Emissionen auch die CO2-Emissionen, welche für die Bereitstellung des Kraftstoffs entstehen. Durch die Well-to-Wheel Betrachtung ist eine bessere Vergleichbarkeit mit alternativen Antriebskonzepten (z.B. E-Fahrzeug) möglich.

Weitere Autotests finden Sie unter www.adac.de/autotest

AUSSTATTUNG

TECHNIK

Abbiegelicht	Serie°
Abstandsregelung, elektronisch (ACC)	1.240 Euro°
Automatikgetriebe (DSG)	Serie
elektronische Dämpferkontrolle	1.115 Euro°
Fahrstabilitätskontrolle, elektronisch	Serie
Fernlichtassistent (Light Assist)	148 Euro°
Kurvenlicht (Xenon-Scheinwerfer)	1.445 Euro°
LED-Rückleuchten (Xenon-Scheinwerfer)	1.445 Euro°
Müdigkeitserkennung	Serie
Regen- und Lichtsensor	Serie
Reifendruckkontrolle (direkt messend: 175)	Serie
Spurassistent (Lane Assist)	550 Euro°
Tempomat	240 Euro°
Totwinkelassistent (Side Assist)	550 Euro°
Verkehrsschilderkennung	320 Euro°
Xenonlicht	1.445 Euro°

INNEN

Airbag, Seite vorne/hinten	Serie/385 Euro°
Airbag, Seite, Kopf vorne/hinten	Serie
Innenspiegel, automatisch abblendend	Serie
Klimaautomatik (Climatronic)	Serie
Knieairbag	nicht erhältlich
Navigationssystem	ab 665°
Rücksitzlehne und -bank umklappbar	Serie

AUSSEN

Außenspiegel, automatisch abblendend (Fahrerseite)	Serie
Dachreling	Serie
Lackierung Metallic	580 Euro°
Tagfahrlicht	Serie

° im Testwagen vorhanden

TESTURTEIL

AUTOTEST[1] **2,2**

KATEGORIE	NOTE
Karosserie/Kofferraum	**2,2**
Verarbeitung	1,8
Alltagstauglichkeit	1,8
Sicht	2,4
Ein-/Ausstieg	3,0
Kofferraum-Volumen*	1,6
Kofferraum-Zugänglichkeit	2,1
Kofferraum-Variabilität	2,0
Innenraum	**1,8**
Bedienung	1,4
Raumangebot vorne*	1,8
Raumangebot hinten*	2,6
Innenraum-Variabilität	4,0
Komfort	**2,1**
Federung	2,0
Sitze	1,9
Innengeräusch	2,1
Klimatisierung	2,3
Motor/Antrieb	**2,3**
Fahrleistungen*	2,4
Laufkultur	2,5
Schaltung	1,7
Getriebeabstufung	2,8

KATEGORIE	NOTE
Fahreigenschaften	**2,1**
Fahrstabilität	2,4
Lenkung*	2,3
Bremse	1,6
Sicherheit	**1,9**
Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme	1,3
Passive Sicherheit - Insassen	1,9
Kindersicherheit	1,9
Fußgängerschutz	3,0
Umwelt/EcoTest	**2,9**
Verbrauch/CO2*	3,8
Schadstoffe	1,9

AUTOKOSTEN **3,6**

Betriebskosten*	3,2
Werkstatt- / Reifenkosten*	3,1
Wertstabilität*	2,7
Kosten für Anschaffung*	5,2
Fixkosten*	3,8
Monatliche Gesamtkosten*	3,5

[1]ohne Wirtschaftlichkeit *Werte klassenbezogen

© ADAC e.V.