



sični ob nihaju z nosom zaoral po tleh, se Alltrack znajde brez ugovarjanja. Luknje na makadamu ne delajo težav (v izogib poškodbam ima Alltrack tudi drugačna, bolj odporna platišča) in zaradi dovolj zmogljive pogonske različice in učinkovitega štirikolesnega pogona si je mogoče privoščiti tudi kak reliistični vložek malo na počez – kolikor pač dopušča ne popolnoma izklopljiv ESP.

Štirikolesni pogon 4Motion je Volkswagnova klasika, pri tej motorizaciji dodatno obdelana z elektronskima zaporama prednjega in zadnjega diferenciala z oznako XDS+.

Pogonsko kombinacijo najzmogljivejšega dizla, dvosklopčnega menjalnika in šti-

rikolesnega pogona smo že preizkusili v klasični limuzini in tudi v Alltracku deluje enako dobro – brez sunkov, dovolj hitro, dovolj uglaseno. Dvolitrski biturbodizel pa je s svojimi 240 'konji' seveda več kot dovolj zmogljiv, da takšnega Passata premika zavidljivo hitro.

Delovanje pogonske mehanike je mogoče seveda krmiliti z izbiro voznega profila (Sport, Comfort, Eco, Individual), posebnost Alltracka pa je dodatna terenska nastavitev, ki jo prilagodi terenski vožnji (ESP ni tako vsiljiv, menjalnik ostaja v nižji prestavi, EDS+ deluje ostreje), hkrati pa vozniku na osrednjem zaslonu ponudi tudi nekaj podatkov o vzdolžnih in prečnih naklonih, smeri vožnje ...

Prestižen in blaten

Tale Passat Alltrack je drugi najdražji (že brez dodatne opreme) v ponudbi. A tudi drugi najzmogljivejši.

► Dražji in zmogljivejši je le tisti (klasični, ne Alltrack) Passat z 280-'konjskim' TSI-jem pod motornim pokrovom. A če je tisti hitri potovalnik, ki se dobro znajde tudi na (bolj ali manj spolzkih) asfaltnih ovinkih, je takle Alltrack bolj univerzalen. Makadam? Globlji sneg? Luže? Ne, nič ga ne zmoti. Pa še uživaški je pri tem.

Bistvo Alltracka je seveda malce večja oddaljenost trebuha avtomobila od

tal. Podvozje je višje za 27 milimetrov, in medtem ko to na cesti ne povzroča opazneje slabše lege na cesti ali pretiranega nagibanja karoserije (za teh 27 milimetrov višje težišče so uspešno kompenzirali z rahlo spremenjenimi nastavitvami vzmetenja in blaženja), se na makadamu in kolovozih ta razdalja še kako pozna. Passat namreč nima (na primer) najkrajšega prednjega previsa in tam, kjer bi kla-





Volkswagen Passat Alltrack 2.0 TDI 4Motion BMT

CENA OSNOVNEGA MODELA S POPUSTI*:	41.221 EUR
CENA TESTNEGA VOZILA BREZ POPUSTOV:	50.766 EUR
CENA TESTNEGA VOZILA S POPUSTI*:	50.766 EUR

triglav ZAVAROVANJE A0:	1.099 EUR
KASKO (+B,K), A0, A0+ :	2.292 EUR

NAŠE MERITVE

Okolišne meritve:
T = 1 °C / p = 1.028 mbar / rel. vl. = 65 % / stanje kilometrskega števca: 4.223 km

POSPEŠKI

0-100 km/h:	6,8 s
402 m z mesta:	14,7 s (152 km/h)

PROŽNOST

-Meritev s tovrstnim menjalnikom ni možna.

TRUŠČ V NOTRANJOSTI

Hitrost (km/h)	VI. prestava
90	62

ZAVORNA POT

od 100 km/h:	41,7 m (AM meja 40 m)
--------------	-----------------------

PORABA GORIVA

skupno testno povprečje:	7,1 l/100 km
normni krog:	5,2 l/100 km

TEHNIČNI PODATKI

Motor: 4-valjni - 4-taktni - vrstni - turbodizelski - gibna prostornina 1.984 cm³ - največja moč 176 kW (240 KM) pri 4.000/min - največji navor 500 Nm pri 1.750 - 2.500/min.
Prenos moči: motor poganja vsa štiri kolesa - 7-stopenjski menjalnik DSG - gume 235/40 R 19 V (Dunlop SP Winter Sport 3D).
Mas: prazno vozilo 1.776 kg - dovoljena skupna masa 2.290 kg.
Mere: dolžina 4.777 mm - širina 1.832 mm - višina 1.506 mm - medosna razdalja 2.789 mm - prtljažnik 639-1.769 l - posoda za gorivo 66 l.
Zmogljivost: največja hitrost 234 km/h - pospešek 0-100 km/h 6,4 s - kombinirana povprečna poraba goriva (ECE) 5,5 l/100 km, izpust CO₂ 145-144 g/km.

HVALIMO IN GRAJAMO

- ▲ podvozje
- ▲ motor
- ▲ prostornost
- ▲ luči
- ▼ premalo serijskih varnostnih asistentov

Končna ocena

Alltrack ostaja nezmotljivo Passat, le da je še malo uporabnejši (in malo dražji, seveda), tudi na (ne prehudem) terenu, sploh pa na makadamu in kolovozih. Pa še pri vleki prikolice je odličen.

* Popusti in akcije po uradnem ceniku na dan zaključka redakcije.

Ostanek Alltracka je seveda takšen, kot pri drugih Passatih. Tudi ta testni je imel odlične povsem digitalne merilnike, ki vozniku dajejo precej možnosti za individualizacijo tega, kaj naj mu pokažejo (še vedno pa lahko zapišemo, da bi bili lahko veliko bolj prilagodljivi), hkrati pa na pregleden način prikažejo vse (in še več) potrebne informacije.

Sedi se odlično, prostora je tako na zadnjih sedežih kot v prtljažniku veliko, višja

oddaljenost avtomobila od tal pa seveda pomeni nekoliko lažji dostop v avto za tiste, ki cenijo višjo namestitvev sedežev.

Tako opremljen (serijska oprema sicer ni najbolj bogata, a za dodatna dva tisočaka in pol je mogoče Alltracka opremiti s kupom asistenčnih sistemov, ki omogočajo tudi samodejno vožnjo v zastojih, ter smernimi LED-žarometi) Alltrack vozniku pravzaprav ponuja prav vse, kar potrebuje - pa če je blaten ali čist. ◀◀



Pooblaščen prodajalec in serviser vozil

Tržaška 547, Brezovica / LJ, T: 01 365 80 80, www.span.si

