



9 czerwca 2021

Nowość w klasie małych samochodów: nowe Polo z systemem IQ.Drive Travel Assist może poruszać się częściowo automatycznie

- od 0 do 210 km/h system Travel Assist może przejąć kierowanie, hamowanie i przyspieszanie nowym Polo
- odczuwalnie większy komfort jazdy, zwłaszcza na autostradach – Travel Assist odciąża kierowcę w wyraźnie odczuwalny sposób
- połączenie kilku systemów asystujących – aktywny tempomat (ACC) i system utrzymania na pasie ruchu (Lane Assist) łączą się w Travel Assist

Wraz z nowym Polo na rynku debiutuje jeden z pierwszych na świecie małych samochodów, który potrafi poruszać się częściowo automatycznie. Na życzenie kierowcy miejski Volkswagen kieruje, hamuje i przyspiesza automatycznie. Zapewnia to opcjonalny system Travel Assist. Pod marką IQ.Drive Volkswagen łączy działanie różnych systemów asystujących, które w przyszłości umożliwią jazdę całkowicie zautomatyzowaną. Do tej pory systemy te były oferowane tylko do większych modeli, jak Golf, Tiguan, Passat, Arteon i Touareg. Jako pierwszy model w klasie, także Polo umożliwia od teraz częściowo zautomatyzowaną jazdę w całym zakresie prędkości. Zwłaszcza podczas jazdy autostradą Travel Assist odciąża kierowcę w wyraźnie odczuwalny sposób.



Nowe Polo z systemem Travel Assist może poruszać się częściowo automatycznie

System Travel Assist jest bardzo łatwy w obsłudze – na standardowej wielofunkcyjnej kierownicy znajduje się przycisk, który uruchamia to rozwiązanie. Wystarczy go raz wcisnąć, a nowe Polo będzie poruszać się częściowo automatycznie zarówno w obrębie pasa ruchu*, jak i do przodu. System łączy działanie aktywnego tempomatu (ACC) i systemu Lane Assist, który odpowiada za utrzymanie auta na pasie ruchu. Dzięki połączeniu działania obydwu systemów

asystujących nowemu Polo bliżej do samochodów wyższych klas.

Jak działa Travel Assist?

Aktywny tempomat (ACC) sprawia, że Polo automatycznie utrzymuje dozwoloną, wybraną przez kierowcę prędkość. Dzięki systemowi, który korzysta z kamery oraz rozpoznaje i wyświetla znaki ograniczenia prędkości, Polo „wie” z jaką prędkością może poruszać się w danym miejscu. Korzystając z radaru wykrywa również, czy jedzie przed nim wolniejszy samochód. Jeśli tak jest, Polo zwalnia, aby zawsze utrzymywać bezpieczną odległość od poprzedzającego auta. Jeżeli nie ma już przed nim wolniejszych samochodów, Polo ponownie przyspiesza. Do nowego Polo będzie dostępny również aktywny tempomat ACC działający z wyprzedzeniem, który potrafi dostosować prędkość do przebiegu drogi i do granic terenu zabudowanego (oferowany w połączeniu z nawigacją i przekładnią dwusprzęgową).

Kontakt

Volkswagen PR

Hubert Niedzielski

Kierownik ds. PR

Tel: +48 690 406 278

hubert.niedzielski@volkswagen.pl

Izabela Czarnecka

Specjalista ds. PR

Tel: +48 690 406 354

izabela.czarnecka@volkswagen.pl



Więcej informacji:

www.vw-press.pl





Informacja prasowa

System utrzymania samochodu na pasie ruchu (Lane Assist) monitoruje obszar przed Polo za pomocą tej samej kamery, co system dynamicznego rozpoznawania i wyświetlania znaków ograniczenia prędkości, która jest umieszczona za przednią szybą. Dzięki niej system asystujący wykrywa oznaczenia pasa i odpowiednio steruje autem, gdy tylko wykryje niezamierzony zjazd z pasa ruchu. Jeśli system Travel Assist jest włączony, aktywny tempomat ACC i system utrzymania auta na pasie ruchu współpracują ze sobą. Innymi słowy, w granicach możliwości systemu, Polo automatycznie hamuje, przyspiesza i skręca. Kierowca jest zobowiązany do trzymania rąk na kierownicy, ponieważ to on odpowiada za ocenę sytuacji na drodze i za kontrolowanie samochodu. System „wie” o tym za pośrednictwem pojemnościowych powierzchni na kierownicy, które są czułe na dotyk.

W wypadku 5- i 6-biegowych przekładni mechanicznych system Travel Assist działa od 30 km/h do prędkości maksymalnej (210 km/h). Jeżeli Polo jest wyposażone w 7-biegową przekładnię dwusprzęgową (DSG), system asystujący jest dostępny już od 0 km/h. IQ.Drive Travel Assist i przekładnia DSG umożliwiają zautomatyzowaną jazdę w, między innymi, korku. Kierowcy, którzy nawet w takiej sytuacji wolą sami prowadzić samochód, nie muszą aktywować systemu. Częściowo zautomatyzowana jazda odciąża jednak kierowców, zwłaszcza na długich trasach. I właśnie o to chodzi, czyli o większy komfort. Travel Assist i ACC są oferowane do Polo jako elementy opcjonalnego pakietu IQ.Drive. Asystent pasa ruchu (Lane Assist) należy do wyposażenia seryjnego nowego Polo.

W międzynarodowej skali jazda automatyczna dzieli się na sześć poziomów, od 0 do 5. Na poziomie 0 nie ma żadnego wsparcia ze strony systemów asystujących. Na poziomie 1 samochód zapewnia jedynie boczne lub wzdłużne wspomaganie prowadzenia, a za drugie odpowiada kierowca. Travel Assist spełnia wymagania częściowo zautomatyzowanej jazdy na poziomie 2, przejmując kontrolę nad prowadzeniem jednocześnie bocznym i wzdłużnym. Biorąc pod uwagę stan prawny oraz względy bezpieczeństwa, poziom 2 jest obecnie uważany za status quo. Ze względów bezpieczeństwa kierowca wciąż musi monitorować działanie systemu. Dopiero gdy nie jest to konieczne, mówi się o wysoce zautomatyzowanym poziomie 3, który jest kolejnym wielkim krokiem. Na poziomie 3 kierowca w każdej chwili musi być jednak przygotowany do przejęcia prowadzenia. Całkowicie zautomatyzowany poziom 4 oznacza, że – w określonych sytuacjach – kierowca w pełni polega na działaniu systemu. Na przykład, całkowicie przekazuje autu odpowiedzialność za jazdę na autostradzie. Jeżeli samochód, od początku do końca, potrafi poruszać się bez kierowcy, mówi się o poziomie 5. Prawdopodobnie, podzespoły oraz oprogramowanie niezbędne do jazdy automatycznej na poziomie 5 będą dostępne w następnej dekadzie.

* – w granicach możliwości systemu

O marce Volkswagen:

Marka Volkswagen Samochody Osobowe jest obecna na ponad 150 rynkach na całym świecie, produkując samochody w ponad 50 fabrykach. Volkswagen konsekwentnie napędza zmiany w świecie motoryzacji, stawiając na rozwój gamy aut elektrycznych z rewolucyjnej rodziny ID. W ramach strategii „Way To Zero”, marka zmierza do osiągnięcia pełnej neutralności węglowej w 2050 roku.
