



10 czerwca 2021 r.

Światowa premiera Nowego Multivana — motoryzacyjny styl życia podbija przyszłość

- Ikoniczna linia modeli: charyzmatyczna stylistyka Nowego Multivana wpisuje się w DNA jego legendarnych poprzedników
- W 100% elektryczny w ruchu miejskim: Nowy Multivan debiutuje jako pierwszy Bulli z hybrydowym układem napędowym typu plug-in
- Automatyczna skrzynia biegów: wszystkie modele Multivana są standardowo wyposażone w dwusprzęgłową, automatyczną skrzynię biegów DSG
- Bezpieczniejsze i łatwiejsze prowadzenie: po raz pierwszy Multivana można prowadzić w trybie półautomatycznym, korzystając z asystenta jazdy IQ.DRIVE Travel Assist
- Nowy Multivan, w wersji standardowej i przedłużonej, wejdzie na rynek w drugiej połowie roku
- Nawet o 25% lżejszy: dzięki nowemu systemowi prowadnic, pojedyncze fotele w tylnej części można aranżować na różne sposoby
- Uniwersalność: nowy stolik przedziału pasażerskiego można przesuwac między wszystkimi rzędami siedzeń i wykorzystywać z przodu jako konsolę środkową
- Zniknęła dźwignia zmiany biegów i dźwignia hamulca ręcznego: zdigitalizowane wnętrze zapewnia więcej miejsca dla kierowcy i pasażera siedzącego z przodu



Hanower/Poznań, 10 czerwca 2021 r.
Bardzo niewiele współczesnych pojazdów cieszy się statusem samochodu kultowego. Jednym z nich jest wielozadaniowy MPV: Volkswagen Multivan. Marka Volkswagen Samochody Dostawcze zaprasza na

światową premierę nowej generacji tego bestsellera zbudowanego według całkowicie nowej koncepcji. Nowy Multivan po raz pierwszy osadzony jest na modułowej płycie dla pojazdów z silnikiem montowanym poprzecznie (Modular Transverse Matrix — MQB). To olbrzymi skok tego modelu w przód w kategoriach technicznych. Gama dostępnych układów napędowych zawiera nowy element: hybrydę typu

plug-in. Dzięki temu, Nowy Multivan może również czasowo funkcjonować jako pojazd o zerowej emisji. Nowe, innowacyjne systemy wspomagania, obsługi i infotainmentu pojawiają się w tej linii modelowej po raz pierwszy. Maksymalny postęp dokonał się również w dziedzinie bezpieczeństwa zderzeniowego. Wyjątkowe DNA stylistyki tego samochodu zostało udoskonalone w drodze ewolucji: żaden inny pojazd wielozadaniowy nie był produkowany przez ponad 70 lat i z generacji na generację wizualnie szlifowany jak brylant. Dlatego nowy Multivan jest natychmiast rozpoznawalny jako następca legendarnego T1.

Światową premierą kolejnej generacji legendarnego Multivana, Volkswagen Samochody Dostawcze zwiastuje wejście w nową erę. Ta dekada będzie charakteryzowała się elektryfikacją układów napędowych i wprowadzeniem jazdy automatycznej. Na tym tle asortyment Bulli poszerza się i w przyszłości zostanie podzielony na trzy piony: linie modeli Multivan, Transporter 6.1 oraz różne wersje ID.BUZZ, które zostaną wprowadzone w 2022 r. Każdy z tych pionów ma fundamentalne znaczenie dla marki: T6.1 w wersjach Transporter i Caravelle pozostanie specjalistą do użytku komercyjnego, a model California — ikonicznym kamperem. Dwa w pełni elektryczne modele: lifestyle'owy ID.BUZZ MPV i dostosowany do jazdy w środowisku miejskim ID.BUZZ Cargo, podbiją nowe segmenty rynku w przyszłości. Nowy Multivan, którego premierę dziś świętujemy, to pojazd najbardziej wszechstronny — w wersji Multivan eHybrid z napędem hybrydowym plug in staje się również pojazdem z zerową emisją. Jednocześnie jego imponujący zasięg sprawia, że jest doskonałym pojazdem wielozadaniowym odpowiednim na dalekie podróże.

Przedział bagażowy o pojemności do 4053 litrów pozwala wygodnie radzić sobie z przewożeniem przeróżnych ładunków, czy dowolnego sprzętu sportowego – no może poza szybowcami czy jachtami. Ale nic straconego: je również można nowym Multivanem zabrać ze sobą, dzięki możliwości holowania ładunku o masie do 2000 kg. Multivan nowej generacji pojawi się na rynku w drugiej połowie tego roku.

Pojazd wielu zastosowań — jeden samochód, niezliczone możliwości

Dzięki temu nawet 7-miejscowemu pojazdowi, dostępnemu w wersjach Multivan, Life i Style, Volkswagen Samochody Dostawcze przenosi wyjątkowy, motoryzacyjny styl życia do scyfryzowanej i skomunikowanej teraźniejszości oraz do przyszłości. Wielofunkcyjny samochód zaprojektowany przede wszystkim z myślą o rodzinach i aktywnych miłośnikach sportu, dzięki zupełnie nowemu systemowi foteli i przestrzeni bagażowej, rysuje przed nami wiele scenariuszy mobilności. Równolegle z modelem podstawowym, Volkswagen Samochody Dostawcze będzie również oferować Nowego Multivana w wersji przedłużonej, ze znacznie zwiększoną przestrzenią ładunkową. Ponadto przewiduje się, że dzięki elastycznemu w aranżacji, wysokiej jakości

wnętrzu przypominającemu pomieszczenie wypoczynkowe, Nowy Multivan zwiększy swój udział w rynku jako biznesowy MPV i ekskluzywny mikrobus.

Zerowa emisja na drodze — pierwszy Multivan z napędem hybrydowym typu plug-in

Jednym z najważniejszych stałych parametrów specyfikacji konstrukcyjnej Nowego Multivana, było wyposażenie go w napęd hybrydowy typu plug-in. Tylko ten rodzaj napędu zapewnia kompatybilność bezemisyjnej jazdy miejskiej z dużym zasięgiem i niskim zużyciem całkowitym paliwa. Multivan z napędem hybrydowym typu plug-in otrzymał w nazwie przyrostek eHybrid. Systemowa moc wyjściowa silnika elektrycznego i silnika benzynowego z turbosprężarką (TSI) to 160 kW / 218 KM.

Dzięki zastosowaniu akumulatora litowo-jonowego o pojemności 13 kWh, Nowy Multivan eHybrid najczęściej pokonuje codzienne dystanse korzystając wyłącznie z energii elektrycznej. Badanie przeprowadzone przed niemieckie Federalne Ministerstwo Transportu i Infrastruktury Cyfrowej pokazuje, że 95% wszystkich codziennych przejazdów samochodowych w Niemczech odbywa się na dystansach krótszych niż 50 km. Hybrydowy układ napędowy plug-in został pomyślany w taki sposób, że Nowy Multivan eHybrid uruchamia się domyślnie w trybie zasilania wyłącznie energią elektryczną i dzięki temu zwłaszcza krótkie trasy pokonuje nie generując emisji dwutlenku węgla. Dopiero przy prędkości ponad 130 km/h włącza się oszczędny silnik benzynowy TSI.

Trzy czterocylindrowe silniki — 2 benzynowe i jeden wysokoprężny, wszystkie turbodoładowane

Równolegle z hybrydowym układem napędowym typu plug-in, napędzany na przednie koła Multivan będzie dostępny z dwoma czterocylindrowymi turbodoładowanymi silnikami o mocy 100 kW / 136 KM i 150 kW / 204 KM. W przyszłym roku dostępny będzie czterocylindrowy silnik wysokoprężny TDI o mocy wyjściowej 110 kW/150 KM.

Automatyczna skrzynia biegów DSG — standardowe wyposażenie nowego Multivana

Wszystkie wersje układów napędowych są standardowo zestawiane z dwusprzęgową, automatyczną skrzynią biegów DSG. 6-biegowa skrzynia biegów DSG modelu eHybrid (DQ400E), to skrzynia opracowana specjalnie z myślą o układzie hybrydowym plug-in. Wraz z silnikiem elektrycznym stanowią jeden moduł. Skrzynia biegów stosowana z silnikami TSI, a później z silnikiem TDI, to skrzynia siedmiobiegowa. W Nowym Multivanie, po raz pierwszy w tej serii modelowej, wybór biegu odbywa się elektronicznie, w bardzo prosty sposób — za pomocą

niewielkiego przycisku selektora DSG umieszczonego na desce rozdzielczej.

Jazda półautomatyczna — pierwszy Multivan z asystentem jazdy IQ.DRIVE Travel Assist

W Nowym Multivanie znacząco zwiększyła się liczba systemów wsparcia kierowcy. W zależności od specyfikacji, może ona obejmować ponad 20 układów. Zawsze montowane funkcje standardowe to: Car2X (lokalny system ostrzegania), system monitorowania obszaru przed pojazdem Front Assist wraz z funkcją awaryjnego hamowania City Emergency Braking, wspomaganie wymijania z nowym asystentem skrętu, dynamiczny wyświetlacz znaków drogowych, system ostrzegający przed zjechaniem z pasa Lane Assist oraz tempomat. Do innowacyjnych, nowych systemów należy IQ.DRIVE Travel Assist, który ułatwia półautomatyczną jazdę w zakresie od 0 do 210 km/h. IQ.DRIVE Travel Assist łączy w sobie nowy predyktywny tempomat adaptacyjny ACC (kontrola wzdłużna) i asystenta toru jazdy Lane Assist (kontrola boczna), tworząc nowy układ, który znacznie zwiększa łatwość prowadzenia i bezpieczeństwo w drodze.

Charyzmatyczny wygląd zewnętrzny — DNA najlepiej znanego na świecie pojazdu wielozadaniowego

Stylistyka jest nowa, ale „jednoznacznie charakterystyczna dla Multivana”. Pozostaje unikatowa, ponieważ pochodzenie tej linii modeli jest unikatowe. „Nowy Multivan nosi charakterystyczne geny najbardziej na świecie znanego pojazdu wielozadaniowego” — mówi Albert Kirzinger, główny projektant marki Volkswagen Samochody Dostawcze. Bardzo wyraźne jest to, że DNA poprzedników odgrywa kluczową rolę w kształtowaniu stylistyki Nowego Multivana. Kirzinger mówi: „Robiąc duży krok naprzód, jeszcze bardziej wzmocniliśmy niepowtarzalny charakter tego kultowego pojazdu, pozostając jednocześnie wierni typowej linii Bulli. Świadomie przywołujemy na przykład poziomą linię, która biegnie wokół nadwozia T3”. W nowym Multivanie w wersji Style, linia ta jest wzmocniona chromowanym wykończeniem. Kontrast kolorystyczny z lakierem nadwozia podkreśla linię charakteru jeszcze mocniej niż w T3 — trzeciej generacji Bulli, a jednocześnie pierwszej generacji Multivana. Jeżeli klient zamówi nowego Multivana z lakierem w dwóch barwach, chromowana listwa oddziela od siebie dwa obszary kolorystyczne.

W nowym Multivanie zastosowano też element stylistyczny z modelu T4, a więc z drugiej generacji: maskę silnika wyciągniętą mocno do przodu pod przednią szybą. Główny projektant, Albert Kirzinger, wyjaśnia tutaj: „Genotyp zróżnicowanej historii serii T żyje nadal w tym modelu – w zupełnie nowym Multivanie, który na pierwszy rzut oka jest mimo wszystko typowym Bulli, z jego wyrazistym, ujmującym wyglądem i przejrzystą, ponadczasową stylistyką.”

Imponujące wymiary — zwiększony rozstaw osi, szerokość i długość

W proporcjach Nowego Multivana widoczne są zmiany. W porównaniu do poprzedniego modelu, wersja podstawowa jest teraz dłuższa i szersza. Jednocześnie Volkswagen Samochody Dostawcze nieco zmniejszył wysokość pojazdu, zapewniając praktycznie identyczną lub — z nowym panoramicznym szklanym dachem — nawet większą wysokość kabiny. Dokładne wymiary Nowego Multivana to: szerokość 1941 mm nie wliczając składanych bocznych lusterek (opcjonalnie elektrycznych) (+37 mm w porównaniu z Multivanem 6.1), długość 4973 mm (+69 mm) i wysokość nawet 1903 mm (-47 mm). Rozstaw osi wynosi 3124 mm (+124 mm). Multivan dostępny jest również w wersji przedłużonej. Przy identycznym rozstawie osi, od zderzaka do zderzaka ma 5173 mm, czyli jest o 131 mm bardziej kompaktowy niż poprzedni model.

Nowe funkcje: automatyczne otwieranie i interaktywne światła

Karoseria Multivana została nie tylko na nowo zaprojektowana, ale również na nowo przemyślana w kategoriach technicznych. Po raz pierwszy w tym modelu jest teraz opcjonalnie dostępne otwieranie elektrycznej klapy tylnej gestem (funkcja Easy open & close) — prostym ruchem stopy. Tak samo działa nowa funkcja otwierania drzwi przesuwnych, otwieranych i zamykanych elektrycznie (standard w wersji Style). W przypadku wersji Multivan i Life — standardowo wyposażanych w dwoje ręcznie otwieranych drzwi przesuwnych (w wersji Life z wspomaganie zamykania drzwi przesuwnych i klapy tylnej) — ta funkcja dostępna jest opcjonalnie. Elektrycznie uruchamiane drzwi przesuwne można również otworzyć od zewnątrz ruchem stopy (funkcja Easy open). Od wewnątrz, tak samo jak za pomocą odpowiednich przełączników na klamce, można je również otworzyć i zamknąć korzystając z przycisków umieszczonych na desce rozdzielczej.

Kolejna nowa funkcja Nowego Multivana to interaktywne reflektory diodowe Matrix IQ.LIGHT, które również można zamówić opcjonalnie, jako alternatywę dla standardowych reflektorów diodowych. Funkcje reflektorów diodowych Matrix IQ.LIGHT obejmują dynamiczną regulację światła drogowych Dynamic Light Assist (stałe włączone światła drogowe nieoślepiające kierowców w pojazdach nadjeżdżających z naprzeciwka) i dynamiczne doświetlanie zakrętów (precyzyjne oświetlenie łuku zakrętu). Z reflektorami diodowymi Matrix IQ.LIGHT łączy się inna nowa funkcja: pozioma listwa LED umieszczona w kratce chłodnicy, będąca elementem światła do jazdy w dzień. Znajdziemy ją w wersji wyposażenia Style. Wszystkie wersje nowego Multivana są również standardowo wyposażone w diodowe światła tylne.

Wnętrze Multivana — bardziej niż kiedykolwiek cyfrowe i oferujące różne możliwości aranżacji

Pierwsza generacja Multivana miała wpływ na koncepcję wnętrza jego następców. To samo dotyczy również Noego Multivana: silnik T3 znajdował się z tyłu, a nie z przodu jak w modelu T4 i późniejszych. W rezultacie, zwis przedni w T3 był bardzo krótki. Dlatego też kierowca T3 siedzi tuż nad przednią osią. W wyniku zmiany miejsca montażu silnika z tyłu na przód w T4, a potem, dla bezpieczeństwa, w modelach każdej kolejnej generacji, część przednia nieco się wydłużyła, a fotel kierowcy został jednocześnie przesunięty do tyłu. Jednak zachowane zostało odczucie kierowcy typowe dla Multivana: wysoko i, jak się wydaje, mocno do przodu, a tym samym bezpieczniej niż kiedykolwiek wcześniej.

Podobnie jak w przypadku wyglądu zewnętrznego, zupełnie od nowa zaaranżowano wnętrze. Dotyczy to także deski rozdzielczej — krajobrazu ergonomicznie przemyślanych i połączonych ze sobą wyświetlaczy. Wyposażenie standardowe deski rozdzielczej stanowi kokpit cyfrowy Digital Cockpit 10" i system infotainmentu Ready 2 Discover. Stale obecne na pokładzie Nowego Multivana są usługi online We Connect oraz We Connect Plus (ta druga na czas określony, który można za opłatą wydłużyć). Większość elementów sterowania zaprojektowano jako cyfrowe pola dotykowe i przyciski. Istotnym aspektem jest tutaj fakt, że Volkswagen Samochody Dostawcze, w celu dalszego udoskonalania typowej, codziennej użyteczności swych pojazdów, systematycznie wprowadza w nich technologie cyfrowe. Jednym z przykładów takiej użyteczności na co dzień, jest odstęp między fotelami w przodzie, umożliwiający przejście na tył pojazdu. Multivan nigdy nie będzie miał konwencjonalnej konsoli środkowej, ponieważ gdyby ją tam umieścić, praktyczna, ważna i charakterystyczna dla Bulli metoda przechodzenia do tyłu pojazdu nie byłaby możliwa. To właśnie z tego powodu również w nowym Multivanie nie ma konsoli centralnej.

Zamiast tego, jak wspomniano wcześniej, pojazd po raz pierwszy wyposażono w cyfrowy, a tym samym oszczędzający miejsce system zmiany biegów połączony z montowaną standardowo automatyczną, dwusprzęgłową skrzynią DSG. Hamulec postojowy również jest elektryczny. Te dwa rozwiązania sprawiają, że teraz między fotelem kierowcy i pasażera jest jeszcze więcej przestrzeni umożliwiającej przejście do tyłu pojazdu.

Nowy system prowadnic — lekkie fotele tylne i wielofunkcyjny stolik

Miejsca do przechowywania różnych rzeczy w konsoli środkowej są bardzo praktyczne, a należy pamiętać, że nigdy wcześniej w Multivanie ich w tym miejscu nie było. Stolik w tylnej części kabiny, oferowany dotąd w Multivanach wszystkich generacji, jest równie praktycznym rozwiązaniem. A ponieważ tak jest, Volkswagen Samochody Dostawcze po prostu na nowo wymyślił oba te elementy i połączył je w jeden. W ten sposób powstał wielofunkcyjny, przesuwany stolik osadzony w układzie prowadnic foteli. Dzięki innowacyjnemu systemowi blokowania, ten wielofunkcyjny

element można wykorzystywać jako konsolę środkową między fotelami kierowcy i pasażera lub jako składany stół wyposażony w uchwyty na napoje i schowki do przechowywania w drugim lub trzecim rzędzie foteli.

Multivan charakteryzuje zdolność mistrzowskiego wykorzystania przestrzeni. W Nowym Multivanie ta przestrzeń może być wykorzystana lepiej niż kiedykolwiek wcześniej. I dzieje się tak z wielu powodów: po pierwsze, w tylnej części kabiny będą teraz montowane tylko pojedyncze fotele — zniknęła z trzeciego rzędu zajmująca całą szerokość pojazdu kanapa. Po drugie, nowe pojedyncze fotele w drugim i w trzecim rzędzie z praktycznymi, rozkładanymi stolikami, są nawet o 25% lżejsze. W zależności od specyfikacji i położenia w przedziale pasażerskim, ważą od 23 do 29 kg. Dzięki temu, i dzięki ich osadzeniu w zupełnie nowym systemie prowadnic, jeszcze łatwiejsze jest teraz ich wyjęcie, ponowne wstawienie, i elastyczna aranżacja wnętrza.

Ponieważ trzyosobowa kanapa w trzecim rzędzie ustąpiła miejsca pojedynczym fotelom, po raz pierwszy fotele po jednej stronie pojazdu można po prostu wyjąć, aby zrobić miejsce na przykład na przewiezienie rowerów. Można samodzielnie zdecydować, w jaki sposób zaaranżowanych zostanie wszystkich pięć foteli w tylnej części kabiny. Oferowanie odpowiedniego rozwiązania dla każdego zadania związanego z transportem — to najważniejsze zadanie Multivana. Ponieważ prowadnice foteli są wyposażone w przyłącze elektryczne, opcjonalnie, w zewnętrznych siedzeniach tylnych zamontować można ogrzewanie. Dzięki przyłączom realizowana jest też istotna funkcja rozpoznawania zajętości miejsc: pokazuje ona kierowcy, czy wszystkie osoby siedzące z tyłu zapięły pasy bezpieczeństwa. Odpowiedni sygnał jest przekazywany bezprzewodowo.

Ogromna przestrzeń ładunkowa — od 469 do 4053 litrów

Ładowany po dach za trzecim rzędem siedzeń Multivan w wersji bazowej, może zabrać 469 litrów bagażu. Jeżeli zostanie załadowany aż do miejsca za drugim rzędem siedzeń, pojemność bagażowa wzrasta do 1844 litrów (1850 litrów w wersji z panoramicznym szklanym dachem). Jeżeli wykorzystana zostanie cała przestrzeń ładunkowa, aż do pierwszego rzędu foteli, pojemność bagażowa wzrasta do 3672 litrów. Pojemności bagażowe dłuższej wersji pojazdu wynoszą odpowiednio 763, 2171 i 4005 litrów (4053 litrów w wersji z panoramicznym szklanym dachem).

Zalany światłem — pierwszy Multivan z panoramicznym szklanym dachem

Opcjonalnie, w nowym Multivanie zamówić można dwuczęściowy, panoramiczny szklany dach, umożliwiający w nocy obserwację gwiazd czy światła wielkich miast. Z kolei w dzień, słońce zalewa wnętrze światłem. Powłoka LowE (o niskiej emisyjności/odbijająca światło) na laminowanym bezpiecznym szkło obniża promieniowanie termiczne o 44 procent.

W przedniej części przezroczysty obszar dachu ma szerokość 913 mm i długość 403 mm. Nad drugim rzędem siedzeń ma od 900 do 910 mm szerokości i aż 1284 mm długości. Multivan z panoramicznym szklanym dachem osiąga maksymalną wysokość kabiny, która jest nawet większa niż w poprzednich modelach. Funkcja oświetlenia konturowego ambiente – dostępna opcjonalnie i w zależności od wersji modelowej - zapewnia specjalną atmosferę we wnętrzu pojazdu.

Jedyny w swoim rodzaju — Multivan przenosi swój charakterystyczny styl życia wprost do nowoczesności

Nowy Multivan jest najbardziej progresywnym Multivanem spośród dotychczasowych. Skonstruowany dla kierowców, którzy lubią charyzmatyczną stylistykę, elastyczność aranżacji, inteligentne rozwiązanie detali, rozrywkę i łączność, inteligentne systemy wspomagania i najnowocześniejsze techniki napędu. Technika napędu pozwala na ekonomiczne pokonywanie dużych odległości, jest niskoemisyjna, a nawet - w przypadku hybrydy typu plug-in — w ogóle nie generuje emisji na obszarach miejskich. Nowy Multivan przenosi tradycyjny, motoryzacyjny styl życia wprost do nowoczesności. W ten sposób pozostaje pojazdem wielozadaniowym dla ludzi w drodze, dla rodzin, sportowców, osób ciekawych świata i często podróżujących.

WYGLĄD ZEWNĘTRZNY — SZCZEGÓŁY STYLISTYKI I WYMIARÓW

Volkswagen Samochody Dostawcze pozwolił sobie na stworzenie Multivana od nowa, praktycznie od podstaw. Bazą dla nowego modelu po raz pierwszy stała się modułowa platforma dla pojazdów z silnikiem montowanym poprzecznie MQB (Modular Transverse Matrix). Dzięki temu możliwa była modyfikacja stylistyki i wyglądu jednego z najbardziej wyjątkowych i popularnych pojazdów wielozadaniowych na rynku. Kluczową rolę w kształtowaniu stylistyki nowej generacji Multivana odgrywa jednak DNA jego słynnych poprzedników. „Robiąc duży krok w przód, jeszcze bardziej udoskonaliliśmy niepozostawiający żadnych wątpliwości charakter tego ikonicznego pojazdu, a jednocześnie zadbałszy o to, by nadal pasował do typowej linii Multivana. Na przykład świadomie odwołujemy się do poziomej, charakterystycznej linii biegnącej wokół karoserii T3” — mówi Albert Kirzinger, szef stylistów marki Volkswagen Samochody Dostawcze. Monolityczna sylwetka oddaje w ten sposób hołd Multivanowi pierwszej generacji, który zadebiutował ponad 35 lat temu. W Nowym Multivanie zastosowano też element stylistyczny z modelu T4, a więc z drugiej generacji: maskę silnika wyciągniętą mocno do przodu pod przednią szybą.

Nowe wymiary i bardzo korzystny współczynnik oporu powietrza

W porównaniu z poprzednim modelem, rozstaw osi nowego Multivana został wydłużony (względem wersji podstawowej o standardowej długości). Wraz z nim pojawiły się odpowiednio imponujące proporcje. Dokładne wymiary Nowego Multivana to: szerokość 1941 mm nie wliczając

lusterek bocznych (+37 mm w porównaniu z Multivanem 6.1), długość 4973 mm (+69 mm) i wysokość 1903 mm (-47 mm). Rozstaw osi wynosi 3124 mm (+124 mm). Multivan jest również dostępny w wersji przedłużonej. Przy identycznym rozstawie osi jego długość od zderzaka do zderzaka wynosi 5173 mm, czyli jest o 131 mm bardziej kompaktowy niż poprzedni model. Volkswagen Samochody Dostawcze poczynił również ogromne postępy w zakresie aerodynamiki: wartość współczynnika c_d jest niezwykle jak dla pojazdu wielozadaniowego i wynosi 0,3. Przyczynia się to do obniżenia zużycia paliwa, energii i zwiększenia zasięgu.

Charyzmatyczny przód i reflektory diodowe Matrix IQ.LIGHT

Stylistyka przedniej części nowego Multivana jest charyzmatyczna i ujmująca. Od razu staje się jasne, że nadejdzie światowej sławy MPV nowej generacji. Większa i mniej nachylona przednia szyba rozciąga się na całym obszarze między słupkami A, podkreślając szerokość pojazdu. O jeden poziom niżej, w górnej części nowej maski, widoczny jest obszar wywodzący się stylistycznie z modelu T4, który styka się poziomo z przednią szybą. Dzięki temu wizualnie zdaje się, że środek ciężkości Multivana położony jest niżej. Część maski, w kierunku kratki chłodnicy przybiera kształt imponującego poziomego pasa, który rozciąga się na boki ponad należącymi do wyposażenia standardowego reflektorami diodowymi i również podkreśla szerokość tego nowoczesnego MPV.

Pomiędzy reflektorami widać chromowaną listwę zintegrowaną z wąskim grillem osłony chłodnicy. Kontynuuje ona stylistykę przezroczystych, trójwymiarowych jednostek reflektorów i w ten sposób również podkreśla szerokość Multivana. Reflektory w wersji standardowej mają błyszczące czarne obramowanie. Po raz pierwszy dostępny jest również Multivan z reflektorami diodowymi Matrix IQ.LIGHT — interaktywnym systemem świateł. W tym przypadku obramowanie jest powleczone parowanym aluminium i odpowiednio jasne.

W połączeniu z reflektorami diodowymi Matrix IQ.LIGHT lub w topowym modelu Style cała poprzeczka grilla chłodnicy — znajdująca się po prawej i lewej stronie logo VW i biegnąca aż do obudowy reflektorów — jest podświetlona, stanowiąc element świateł do jazdy w dzień, zapewniając temu wielozadaniowemu pojazdowi wyjątkową sygnaturę świetlną. Nowy Multivan jest pierwszym modelem marki Volkswagen Samochody Dostawcze wyposażonym w tę opcję.

Uzupełnieniem tego obrazu jest znajdujący się pod kratką chłodnicy płaski zderzak. Cały ten obszar jest pomalowany w kolorze pojazdu. Nie ma już czarnych obszarów bocznych wlotów powietrza, które stanowiły typową cechę poprzedniego modelu. Część przednia Multivana odzwierciedla zatem zmianę paradygmatu, nie tylko wizualnie, ale też pod względem technicznym: generalnie mniejsze i bardzo wąskie wloty powietrza tworzą wizualne przejście do świata częściowo elektrycznego napędu

hybrydowego. Jednocześnie stanowią hołd dla pierwszych trzech generacji Bulli, w których przednie wloty powietrza nie istniały w ogóle lub były bardzo wąskie, ponieważ z uwagi na chłodzone powietrzem silniki montowane z tyłu nie istniała po prostu potrzeba ich stosowania.

Wydłużona sylwetka z chromowaną listwą

Dużo większy rozstaw osi sprawia, że Nowy Multivan wygląda na dłuższy niż poprzednie modele. Wrażenie to potęguje fakt, że pomimo wysokości wnętrza dorównującej tej z Multivana 6.1, najwyższy punkt karoserii pojazdu jest, jak wspomniano wcześniej, położony niżej. Wzrok przyciągają również wynikające z dużego rozstawu osi krótkie zwisy w przodzie i w tyle. To nadaje siły szczególnie przedniej części boków. Tymczasem dłuższa z dwóch wersji karoserii ma zwis wydłużony o 200 mm. To jeszcze bardziej wydłuża wielozadaniowego MPV i przekłada się na powiększenie przestrzeni bagażowej.

Chromowana listwa biegnąca dookoła pojazdu wizualnie rozdziela sylwetkę pojazdu na część górną i dolną, co patrząc z boku nadaje Multivanowi jedynego w swoim rodzaju charakteru. Ten efekt potęguje się, jeżeli w konfiguracji pojazdu wybrano jedno z trzech dostępnych wykończeń dwubarwnych. Część górna — ze względu na obecność okien zwana przez projektantów „szklarnią” — jest zdominowana przez długą linię dachu ze spojlerem dachowym rozciągającym się ponad klapę tylną (krawędź spływu minimalizuje zawirowania powietrza, a tym samym optymalizuje aerodynamikę) i długie pasmo okien bocznych.

Przednia część boku Nowego Multivana różni się od poprzedniego modelu w szczególności tym, że słupek A jest teraz wyposażony w dodatkowe okno boczne. Zwiększa to widoczność. Za to oba modele łączy to, że koniec słupka A optycznie zbiega się ze środkiem przedniego koła — to typowa cecha stylistyczna tej linii modelowej od czasu T4. Emblem „Multivan” lub opcjonalnie „Bulli” pojawia się teraz pod tym nowym trójkątnym okienkiem przy słupku A. W poprzednim modelu umieszczano je na przedzie, obok reflektora.

Obszarowi karoserii pod chromowaną listwą nadano ekspresyjnej stylistyki: nieco unosząca się ku tyłowi przestrzeń, mocno dzieli segment nad progami. Ten nowy element stylistyczny dzieli drzwi w płaszczyźnie poziomej, sprawia wrażenie niższego położenia środka ciężkości i nadaje poszczególnym powierzchniom napięcia. Błotniki i nadkola są wyraźnie zarysowane i bardziej wydatne niż w poprzednim modelu. Koła Nowego Multivana mają teraz średnicę do 19 cali (wcześniej do 18 cali).

Drzwi przesuwne — standardowo montowane zarówno po lewej jak i po prawej stronie — są harmonijnie zintegrowane z sylwetką pojazdu.

Mocny tył z diodowymi światłami w standardzie

W tylnej części Multivana stylistyka obiera nowy kierunek. Szczególnie widoczne są trzy elementy: spojler dachowy, tylne okno i tylne światła. Stanowiący część tylnej klapy spojler osadzony na krawędzi dachu, mocniej wystaje do tyłu. Od góry jest pomalowany w kolorze nadwozia, a od dołu — na czarno. Wizualnie czarna powierzchnia spojlera przechodzi bezpośrednio w tylne okno. A to z kolei rozciąga się praktycznie na całą szerokość pojazdu. Po boku dołączają klapy — aerodynamiczne elementy prowadzące strumień powietrza — które wraz ze spojlerem udoskonalają aerodynamikę tylnej części pojazdu. Dzięki klapom, słupki D są mocniej wyciągnięte ku tyłowi niż w poprzednim modelu i podkreślają dyskretny charakter części tylnej.

Projektanci na nowo skonfigurowali również dwuczęściowe, standardowo diodowe lampy tylne. Przenoszą one boczną linię charakteru ku tyłowi, ponieważ chromowany pas jest kontynuowany w górnej części w oprawie tylnych świateł. W rezultacie zintegrowania elementów wewnętrznych dwuczęściowych świateł tylnych z tylną klapą, nowy Multivan jeszcze wyraźniej odróżnia się od poprzedniego modelu i praktycznie wszystkich konkurentów, którzy zwykle mają światła jednoelementowe, ustawione pionowo.

Jeżeli Nowy Multivan zostanie zamówiony w jednej z trzech dwubarwnych wersji nadwozia, część tylna będzie pomalowana w kontrastującym kolorze poniżej chromowanego pasa świateł tylnych. Wyrazista klapa tylna mocno rozciąga się na lakierowany zderzak. Próg bagażnika ma wysokość tylko 580 mm, czyli znajduje się na tym samym dobrym poziomie, co w poprzednim modelu.

WNĘTRZE — CYFROWE POMIESZCZENIE WYPOCZYNKOWE I MAKSYMALNA ELASTYCZNOŚĆ ARANŻACJI

Multivan jest postrzegany jako mistrz transformacji: pojazd wielozadaniowy dla rodziny, idealny przy przewożeniu sprzętu sportowego, furgon przeprowadzkowy, kamper z miejscem do spania — jednym słowem pojazd do wszystkiego. Ta koncepcja spodobała się już w przypadku pierwszej generacji Multivana T3 pokazanej w 1985 r. i pozostała zapisana w DNA wszystkich generacji tej linii modelowej. Z każdym Nowym Multivanem elastyczność wnętrza była udoskonalana. Teraz w nOym Multivanie debiutuje najbardziej zdigitalizowane i najbardziej elastyczne wnętrze, jakie kiedykolwiek było dostępne w Bulli. Jednocześnie stało się ono jeszcze bardziej przytulne i doskonałe pod względem ergonomii. Nic nie jest już takie jakie było, a jednak stało się wnętrzem, które natychmiast wyda się znajome wszystkim obecnym kierowcom Multivana.

Pierwszy rząd siedzeń — typowy dla Bulli

Zaczyna się od typowo wysokiego położenia i sposobu, w jaki kierownica układa się w rękach kierowcy. W dużej mierze za to bardzo

charakterystyczne dla Multivana wrażenie odpowiadają wygodne fotele kierowcy i pasażera, w wersji Life i wyższych wyposażone również w podłokietniki. W ten charakterystyczny świat Multivana idealnie wbudowano zdigitalizowane wyświetlacze i elementy sterowania.

Cyfrowy kokpit i wyświetlacz danych na szybie

Volkswagen Samochody Dostawcze przenosi systemy obsługi, ergonomię i funkcje nowego Multivana na zupełnie nowy poziom – poziom zdigitalizowany. Tym, co od razu przyciąga wzrok, jest jednak stylistyka nowego kokpitu: jego linia i jakość dorównują teraz modelom z najwyższej półki. To wrażenie potwierdzają zarówno jakość materiałów, jak i ich struktura w dotyku. Ponadto wszystkie kluczowe funkcje w Nowym Multivanie znajdują się na jednej linii wzroku i obsługi. W drugiej linii znajdują się elementy, których funkcje specjalnie oddzielono, tak by obsługa Multivana była możliwie najprostsza i najbardziej intuicyjna.

Na centralnej linii wzroku i obsługi umieszczono 10,25-calowy wyświetlacz cyfrowego kokpitu „Digital Cockpit” oraz 10-calowy ekran dotykowy systemu infotainment. Po raz pierwszy w Multivanie rzeczywisty, 360-stopniowy obraz otoczenia pojazdu jest widoczny na wyświetlaczu infotainment jako widok Area View (dostępny opcjonalnie). System ten ułatwia parkowanie i manewrowanie. W centralnym miejscu, między cyfrowym kokpitem a systemem infotainment, na wspólnej czarnej powierzchni o wysokim połysku umieszczono nowy, minimalistyczny, elektroniczny przełącznik biegów.

Działające online systemy infotainment i funkcja We Connect w standardzie

Standardowy system infotainment we wszystkich wersjach nosi nazwę „Ready 2 Discover”. Poprzez jednostkę sterującą online (OCU) ze zintegrowaną kartą eSIM (bezpłatną) system Ready 2 Discover zapewnia na pokładzie ważne funkcje bezpieczeństwa, na przykład system wykonywania połączenia alarmowego eCall i praktyczne usługi online. Funkcje We Connect oraz We Connect Plus pozwalają skorzystać z różnorodnych usług. Z funkcji We Connect można przez określony czas korzystać bezpłatnie. Wachlarz usług obejmuje: Wezwanie do awarii (pomoc i usługi w przypadku wystąpienia awarii), Status pojazdu (umożliwia wywołanie statusu Multivana) oraz miejsce parkowania (wyświetlane w aplikacji).

Usługi We Connect Plus są dostępne bezpłatnie przez rok lub trzy lata, na kolejne lata można wykupić abonament. Umożliwiają one zdalne blokowanie i odblokowanie pojazdu lub sterowanie ogrzewaniem postojowym online, za pomocą smartfona. W połączeniu z opcjonalnymi systemami nawigacji Discover Media i Discover Pro, funkcja We Connect Plus oferuje również inne usługi - związane z nawigacją. Należą do nich Aktualizacja map online oraz Informacja o ruchu online, które gwarantują

optymalne prowadzenie po trasie. Funkcja We Connect Plus zapewnia dodatkowe usługi online w Multivanie eHybrid, w celu zagwarantowania jeszcze większego komfortu i łatwości użytkowania: można na przykład za pomocą smartfona ustawić wstępnie temperaturę wnętrza (ogrzewanie lub chłodzenie) oraz sterować i zarządzać procesem ładowania.

Użytkownikom biznesowym, Volkswagen Samochody Dostawcze oferuje opcjonalną funkcję We Connect Fleet. Ta funkcja trzeciego poziomu została opracowana jako system zarządzania flotą pojazdów. Są z nią zintegrowane następujące elementy: automatyczne zarządzanie przeglądami, śledzenie GPS i informacje o trasie, rejestr cyfrowy i cyfrowy rejestr kosztów.

Za pośrednictwem smartfona z aplikacją App Connect lub Wireless App Connect plus, można również korzystać z opcji nawigacji poprzez standardowy system Ready 2 Discover.

Dzięki funkcji We Upgrade można również w tym systemie infotainment w dowolnym czasie retrospektywnie włączyć funkcję nawigacji online. Umożliwia to korzystanie z prowadzenia po trasie nawet bez smartfona. Instrukcje nawigacji są również przesyłane do cyfrowego kokpitu (wyłącznie w połączeniu z najwyższą wersją zegarów cyfrowych: Digital Cockpit Pro. Ponadto w połączeniu z opcjonalnym wyświetlaczem danych na szybie Head-up — po raz pierwszy oferowanym w modelu marki Volkswagen Samochody Dostawcze — piktogramy nawigacji mogą na życzenie również być wyświetlane na przedniej szybie przed wzrokiem kierowcy.

840-watowy system nagłośnienia marki Harman Kardon

W Nowym Multivanie są opcjonalnie bogato wyposażone systemy nawigacji Discover Media i Discover Pro. Wszystkie trzy systemy infotainmentu można również połączyć z systemem nagłośnienia Harman Kardon opracowanym specjalnie na potrzeby Multivana. Poza czternastoma wysokiej klasy głośnikami, 16-kanalowym wzmacniaczem Ethernet oferującym odtwarzanie muzyki z mocą 840 W i czterema ustawieniami dźwięku, system wyposażono w nową funkcję, tzw. algorytm Fraunhofer Sonamic Panorama. Algorytm ten oddziela poszczególne źródła nagrania stereo i rozprowadza je równomiernie wzdłuż akustycznej sceny w kształcie litery U, zapewniając fascynujące doznania dźwiękowe. Są też ekskluzywne wizualnie: bardzo cienkie panele głośników zostały wykonane z wykorzystaniem nowej, wysoce precyzyjnej technologii laserowej.

Zmiana biegów shift-by-wire i elektroniczny hamulec postojowy zapewniają więcej przestrzeni

Wzajemna zależność elektroniki i oprogramowania umożliwiła przekształcenie klasycznego drążka zmiany biegów w mały przełącznik, a tym samym powiększenie pozwalającej przejść na tył pojazdu przestrzeni

między fotelami kierowcy i pasażera, która jest cechą typową Multivana. Stoi za tym technika elektronicznej zmiany biegów shift-by-wire. Technologia shift-by-wire sprawia, że wybór biegów jest łatwiejszy i o wiele bardziej niezawodny. Bieg D można na przykład wybrać jeszcze podczas manewrowania w tył, a zmiana z biegu R na D zostanie wykonana dopiero kiedy pojazd zwolni na tyle, by było to możliwe. Przełącznik jest ergonomicznie umieszczony między kierownicą a systemem infotainmentu. W Nowym Multivanie nie ma również konwencjonalnej dźwigni hamulca ręcznego. Od teraz hamulec postojowy aktywuje się elektronicznie przyciskiem lub automatycznie. W ten sposób przestrzeń pozwalająca przejść na tył pojazdu jeszcze się powiększa. Obok hamulca postojowego wbudowano dwa gniazda USB-C (montowane standardowo) oraz opcjonalne miejsce do indukcyjnego ładowania smartfona.

Przyciski dotykowe oświetlenia, menu, klimatyzacji i funkcji dźwięku

Elementy sterowania, które są z Multivanie zdigitalizowane, to moduł dotykowy funkcji oświetlenia i związanych z widocznością po lewej stronie kierownicy, kolejny moduł pod systemem infotainmentu zawierający przyciski bezpośredniego dostępu różnych funkcji menu oraz suwaki klimatyzacji Climatronic do ustawiania temperatury w kabinie. Również tutaj dotykowo włącza się ogrzewanie foteli. Suwaki służą również do dostosowania siły dźwięku nagłośnienia. Została też na nowo zaprojektowana montowana standardowo kierownica wielofunkcyjna.

Drugi i trzeci rząd foteli — nowy system aranżacji

Od teraz w tylnej części nowego Multivana będą montowane tylko praktyczne, pojedyncze fotele. Pozbyto się z trzeciego rzędu ciężkiej kanapy zajmującej całą szerokość pojazdu.

Jednocześnie nowe pojedyncze fotele w drugim i trzecim rzędzie stały się nawet o 25% lżejsze. Zastosowano fotele zewnętrzne bez zintegrowanych pasów bezpieczeństwa (pasy wyciąga się ze ścian bocznych) i fotele środkowe z wbudowanymi pasami. W zależności od typu fotela, jego waga wynosi od 23 do 29 kg. Można je teraz szybko przesunąć, a także z wielką łatwością wymontować i ponownie zamontować. Jest to możliwe, ponieważ opracowano na nowo również system prowadnic. Od tyłu, aż do drugiego rzędu siedzeń, stanowią one teraz jeden układ. To sprawia, że aranżacja siedzeń jest bardziej elastyczna niż kiedykolwiek wcześniej. Ponieważ trzyosobowa kanapa w trzecim rzędzie ustąpiła miejsca pojedynczym fotelom, w przyszłości będzie można na przykład po prostu wyjąć fotele po jednej stronie pojazdu, aby zrobić miejsce na przykład na przewiezienie rowerów, lub bezproblemowo przesunąć środkowy fotel z trzeciego rzędu do przodu w miejsce tuż za pierwszym rzędem siedzeń. Innym wariantem jest ułatwiający komunikację układ siedzeń „twarzą w twarz” w przedziale pasażerskim (dostępny opcjonalnie).

Stolik tylny staje się wielofunkcyjnym narzędziem

Element, który występował już w pierwszym Multivanie ponad 35 lat temu to stolik w tylnej części pojazdu. Od tamtego czasu ten praktyczny detal pojawiał się w każdej generacji tego wielozadaniowego pojazdu. W czasie jego stylistyka stawała się coraz bardziej innowacyjna — teraz, w Nowym Multivanie, zaprezentowano najbardziej jak dotąd elastyczne rozwiązanie. Dlaczego w ogóle jeszcze nazywamy je stolikiem? W pracowniach Volkswagen Samochody Dostawcze zaprojektowano go całkowicie od nowa: od teraz jest to wielofunkcyjny system, który może również służyć za konsolę środkową — nie tylko z przodu, ale w każdym rzędzie foteli. Dzięki nowemu systemowi prowadnic stolik w nowym Multivanie można przemieszczać w tylnej części pojazdu na wiele sposobów. A to nie wszystko! Ponieważ niektóre prowadnice sięgają przodu pojazdu, przestrzeni między fotelami kierowcy i pasażera, i ponieważ stolik stał się narzędziem wielofunkcyjnym, można go również używać jako konsoli środkowej w pierwszym rzędzie. Takiego rozwiązania nie było dotąd w żadnym Multivanie.

Stolik wielofunkcyjny działa w następujący sposób: blokuje się go w nowym systemie prowadnic na środku pojazdu. W położeniu domyślnym dwie rozkładane połówki stolika i regulator wysokości są schowane. W tym położeniu stolik służy jako konsola środkowa, którą — jak wspomniano wyżej — można ustawić przy każdym rzędzie foteli. W konsolę tę są wbudowane trzy uchwyty na napoje i schowek. Stolik wielofunkcyjny można podnieść, naciskając duży przycisk. To daje dostęp do kolejnych schowków, na przykład na zabawki lub większe butelki z napojami. Jednocześnie dwie połówki stolika można teraz wyciągnąć i rozłożyć po lewej i prawej stronie. Jeżeli stolik ma zostać wymontowany, wystarczy po prostu zwolnić dwa zaciski przy podstawie. Zwolnienie tylko jednego z zacisków pozwala przesunąć stolik w kabinie. Jeżeli był używany jako konsola centralna między fotelami kierowcy i pasażera, można go łatwo przesunąć do drugiego lub trzeciego rzędu, aby otworzyć przestrzeń między siedzeniami w pierwszym rzędzie umożliwiającą przejście do tyłu.

SYSTEMY WSPARCIA KIEROWCY — PÓŁAUTOMATYCZNIE DO 210 KM/H

W porównaniu z poprzednim modelem, znacznie zwiększono gamę systemów wsparcia kierowcy. Na pokładzie modelu o najbogatszym wyposażeniu działają ponad 34 systemu wsparcia, zwiększając bezpieczeństwo, komfort i łatwość użytkowania. Do funkcji standardowych należą: system monitorowania obszaru przed pojazdem Front Assist wraz z funkcją awaryjnego hamowania City Emergency Braking, wspomaganie wymijania z nowym asystentem skrętu, dynamiczny wyświetlacz znaków drogowych i system ostrzegający przed zjechaniem z pasa Lane Assist. Elektromechaniczne wspomaganie kierownicy ułatwia działanie systemów ze wspomaganiem kontroli ruchu bocznego, na przykład Lane Assist.

Do nowych systemów należą Car2X (system komunikacji lokalnej z innymi pojazdami i infrastrukturą drogową w celu zapewnienia ostrzeżeń o ewentualnym niebezpieczeństwie), ochrona boczna (pomoc przy manewrowaniu), asystent jazdy przy bocznym wietrze, asystent skrętu (który ostrzega o nadjeżdżających pojazdach podczas skrętu i przecinania jezdni), system ostrzegania podczas wysiadania (część systemu Side Assist; ostrzega o rowerach lub innych pojazdach nadjeżdżających z tyłu w momencie wysiadania) oraz asystent jazdy IQ.DRIVE Travel Assist. Ten ostatni system ułatwia jazdę półautomatyczną w zakresie prędkości od 0 do 210 km/h. IQ.DRIVE Travel Assist łączy w sobie nowy predyktywny tempomat adaptacyjny ACC, a tym samym półautomatyczne prowadzenie do przodu oraz asystenta toru jazdy Lane Assist (odpowiedzialnego za prowadzenie boczne), tworząc nowy układ, który znacznie zwiększa łatwość prowadzenia i bezpieczeństwo na długich trasach.

Przegląd wszystkich systemów wsparcia w nowym Multivanie:

- tempomat adaptacyjny ACC (Adaptive Cruise Control) z funkcją Stop & Go
- system obserwacji otoczenia Area View (widok obszaru wokół pojazdu dostarczany z czterem kamer)
- ostrzeganie o pojeździe nadjeżdżającym z tyłu Rear Traffic Alert wraz z asystentem zmiany pasa ruchu
- wspomaganie wjazdu pod górę Hill Start Assist
- system Car2X (lokalny system ostrzegawczy)
- asystent w nagłych wypadkach Emergency Assist (wspomagane zatrzymanie w sytuacjach awaryjnych)
- ESC z ABS, ASR i EDS
- ochrona boczna
- system monitorowania obszaru przed pojazdem Front Assist wraz z funkcją awaryjnego hamowania City Emergency Braking
- tempomat z ogranicznikiem prędkości
- asystent jazdy IQ.DRIVE Travel Assist (jazda automatyczna, poziom 2)
- asystent pasa ruchu Lane Assist (system zapobiegający zjeżdżaniu z pasa ruchu)
- asystent świateł Light Assist (sterowanie światłami drogowymi)
- system ostrzegania kierowcy Driver Alert System
- system automatycznego hamowania po kolizji
- asystent parkowania
- system ParkPilot (ostrzeżenia o odległości)
- proaktywny system ochrony kierowcy i pasażerów
- widok otoczenia z tyłu pojazdu (kamera cofania)
- system monitorowania ciśnienia w oponach
- asystent jazdy przy bocznym wietrze Cross Wind Assist
- asystent zmiany pasa ruchu Side Assist wraz z systemem ostrzegania podczas wysiadania
- asystent manewrowania z przyczepą Trailer Assist
- dynamiczne wyświetlanie znaków drogowych

UKŁADY NAPĘDOWE — SILNIKI PLUG-IN HYBRYDOWY I TURBO

Cztery wersje układów napędowych — jedna hybryda, dwa TSI oraz TDI

Nowy Multivan zostanie w tym roku wprowadzony na rynek z dwoma turbodoładowanymi silnikami benzynowymi (TSI) oraz w nowej wersji z napędem hybrydowym typu plug-in. Silniki TSI zapewniają moc 100 kW / 136 KM i 150 kW / 204 KM. Multivan eHybrid gwarantuje systemową moc wyjściową 160 kW / 218 KM. Wszystkie Multivany mają napęd na przednie koła. Wszystkie wersje układów napędowych są standardowo zestawiane z dwusprzęgłową, automatyczną skrzynią biegów DSG. Sześciobiegowa skrzynia biegów DSG modelu eHybrid to skrzynia specjalnie opracowana z myślą o układzie hybrydowym typu plug-in. Wraz z silnikiem elektrycznym stanowi jeden moduł. Skrzynia biegów stosowana z silnikami TSI to skrzynia siedmiobiegowa. Po raz pierwszy w Multivanie, wybór biegu odbywa się elektronicznie, a tym samym w bardzo prosty sposób — za pomocą niewielkiego przełącznika umieszczonego na desce rozdzielczej. W przyszłym roku dostępny będzie silnik wysokoprężny TDI z wtryskiem bezpośrednim o mocy wyjściowej 110 kW/150 KM.

Szczegółowo o silnikach TSI nowego Multivana:

Punktem wyjścia asortymentu układów napędowych nowego Multivana jest najnowszy turbodoładowany silnik benzynowy EA211evo. Ta czterocylindrowa jednostka napędowa z wtryskiem bezpośrednim osiąga moc maksymalną 100 kW / 136 KM dzięki pojemności skokowej 1498 cm³. Maksymalny moment obrotowy tego TSI wynosi 220 Nm. Jak w przypadku wszystkich silników Multivana, ten silnik benzynowy o mocy 100 kW również spełnia wymogi normy emisji EU6 AP. Multivan 1.5 TSI jest standardowo wyposażony w siedmiobiegową skrzynię biegów DSG. Napęd jest przenoszony na oś przednią.

Najmocniejszy silnik TSI nowego Multivana charakteryzuje się pojemnością skokową 1984 cm³. Ta 4-cylindrowa jednostka napędowa o mocy 150 kW / 204 KM pochodzi z rodziny silników EA888. Silniki te należą do najmocniejszych silników czterocylindrowych stosowanych w całej Grupie Volkswagen; napędzają między innymi samochody osobowe, takie jak Golf GTI, Golf R, Tiguan R i Arteon R. W Multivanie ten wydajny silnik zapewnia maksymalny moment obrotowy 320 Nm. Również w tym przypadku stosowana jest 7-biegowa skrzynia biegów DSG, która przenosi moc silnika na oś przednią.

Szczegółowo o nowym Multivanie eHybrid:

Pierwszy Multivan z napędem hybrydowym plug-in otrzymał w nazwie przyrostek eHybrid. ten silnik elektryczny zapewnia moc wyjściową 85 kW / 116 KM; 4-cylindrowy turbodoładowany silnik benzynowy o pojemności 1395 cm³ rozwija moc 110 kW / 150 KM. Systemowa moc wyjściowa

wynikająca z połączenia obu jednostek napędowych wynosi 160 kW / 218 KM. Wynikowy maksymalny moment obrotowy systemu wynosi 350 Nm.

W praktyce hybrydowy napęd plug-in zapewnia całkowicie nowe wrażenie z obsługi Nowego Multivana: kierowca musi najpierw nacisnąć przycisk START. Wskaźniki pokazywane w kokpicie cyfrowym obejmują komunikat „READY” (gotowy do uruchomienia) i zasięg całkowity (obliczony w oparciu o poziom paliwa w zbiorniku i stan naładowania akumulatora).

W klasycznym układzie okrągłych wskaźników obrotomierz zastępuje aktywny miernik mocy. Lewa strona wskaźnika pokazuje, czy kierowca korzysta z zasilania elektrycznego (Power / obszar niebieski) czy też akumulator jest ładowany za pomocą rekuperacji (Charge / obszar zielony). Natomiast w prawej połowie widać prędkość obrotową silnika TSI.

Wystarczy teraz kliknięciem elektronicznie przestawić 6-stopniową skrzynię biegów DSG (DQ400E) — opracowaną specjalnie z myślą o napędzie hybrydowym plug-in — na bieg D, nacisnąć pedał gazu, a bezszelestnie zaczną się toczyć przednie koła tego wielozadaniowego pojazdu.

Cicha jazda z logiką w tle: kiedy tylko jest to możliwe Nowy Multivan eHybrid uruchamia się w trybie „e”, tzn. z napędem całkowicie elektrycznym, czyli bezemisyjnym (wyjątek: temperatura akumulatora poniżej -10° lub zbyt niski poziom naładowania).

Dzięki akumulatorowi litowo-jonowemu o pojemności 13 kWh zasięg na zasilaniu elektrycznymi jest skonfigurowany w taki sposób, że typowe codzienne odległości można pokonywać, nie generując emisji. Na przykład badanie przeprowadzone przed Federalne Ministerstwo Transportu i Infrastruktury Cyfrowej pokazuje, że w Niemczech 95% wszystkich codziennych przejazdów samochodowych odbywa się na dystansach krótszych niż 50 km. Silnik spalinowy włączy się tylko przy prędkości powyżej 130 km/h lub przy niskim poziomie naładowania akumulatora. Napęd hybrydowy plug-in to dla Nowego Multivana, który może pomieścić do siedmiu osób, idealny układ napędowy, ponieważ łączy brak emisji w środowisku miejskim ze zdolnością pokonywania długich tras, na przykład podczas wyjazdu wakacyjnego, przy minimalnej liczbie przystanków.

Kontakt:

Mikołaj Matuszewski

Kierownik komunikacji

marketingowej i PR

Volkswagen Samochody Dostawcze

tel.+48 690 406 729

e-mail: mikolaj.matuszewski@volkswagen.pl

O marce Volkswagen Samochody Dostawcze:

"Transportujemy sukces". Jako samodzielna marka funkcjonująca w ramach Grupy Volkswagen, Volkswagen Samochody Dostawcze (VWSD) jest globalnie odpowiedzialny za rozwój, budowę i sprzedaż lekkich pojazdów dostawczych, produkując samochody linii Transporter, Caddy, Crafter i Amarok. Prowadząc ciągłe konsultacje ze swoimi klientami, Volkswagen Samochody Dostawcze opracowuje koncepcje pojazdów oraz rozwiązania telematyczne i logistyczne, pozwalające oszczędzać zasoby na najwyższym możliwym poziomie efektywności. W roku 2018 marka sprzedała około 500 000 lekkich pojazdów dostawczych, wyprodukowanych w zakładach w Hanowerze (D), Poznaniu (PL), Wrześni (PL) i Pacheco (ARG). VWSD zatrudnia ponad 24 000 osób na całym świecie.