



Nowy Volkswagen Passat



Spis treści

W skrócie

Nowe status quo w klasie biznes: właśnie zadebiutował najnowocześniejszy Passat w historii	03
Oświadczenie – Kai Grünitz, członek zarządu marki, odpowiedzialny za rozwój	03

Kluczowe aspekty

Efektywna jazda – osiem układów napędowych	06
Codzienna jazda na silniku elektrycznym – hybryda plug-in w nowej odsłonie	06
Jazda częściowo elektryczna – miękka hybryda 48 V po raz pierwszy w Passacie	07
Klasyka – TSI i TDI, napęd na przednie i wszystkie koła	08
Aktywna jazda – połączone DCC Pro i menedżer dynamiki pojazdu	08
Wspomagane parkowania dzięki systemowi Park Assist	09
Stylowa jazda – nowy design od podstaw, ale to wciąż Passat	10
Connected driving – nowy kokpit z intuicyjną obsługą	11
Komfortowa jazda – cztery linie wyposażenia dla często podróżujących	12



W skrócie

Nowe status quo w klasie biznes – właśnie zadebiutował najnowocześniejszy Passat w historii

- Volkswagen przeniósł dziewiątą generację Passata na zupełnie nowy poziom pod względem technologii, jakości i wyglądu
- Z zasięgiem na silniku elektrycznym wynoszącym około 100 km i łącznym zasięgiem ok. 900 km, Passat eHybrid łączy w sobie to, co najlepsze z dwóch światów układów napędowych
- Cyfrowy kokpit Passata zapewnia intuicyjną obsługę i asystenta głosowego, który ma dostęp do opartego na sztucznej inteligencji narzędzia ChatGPT
- Nowy Passat oferuje o 50 mm więcej miejsca z tyłu, do 690 litrów przestrzeni bagażowej dla pięciu pasażerów i całkowitą pojemność bagażnika wynoszącą 1920 litrów
- Dzięki technologii, materiałom, przestronności i komfortowi Passat przełamuje granice klasowe

Klasa sama dla siebie. Volkswagen Passat jest globalnym bestsellerem. Do tej pory dostarczono do klientów ponad 34 miliony egzemplarzy do niemal każdego kraju na świecie. Historia Passata to historia sukcesu – nawet pięć dekad po debiucie Passat jest wciąż jednym z trzech najlepiej sprzedających się Volkswagenów na świecie, obok Tiguanu i Polo (wraz z ich pochodnymi). W Europie zawsze sprzedawał się znakomicie, zwłaszcza w wersji kombi. Dlatego od 2022 roku Volkswagen na naszym kontynencie oferuje Passata wyłącznie w takiej odmianie. I to z ogromnym sukcesem. Na przykład w Niemczech Passat znalazł się na szczycie rankingów w klasie średniej w 2023 roku, z 45 494 nowymi rejestracjami. Sekret jego sukcesu jest fakt, że dziś Passat to dwa samochody w jednym – pojazd klasy biznesowej i jednocześnie wszechstronny samochód rodzinny. Teraz na rynek wchodzi zupełnie nowy Passat, który został opracowany od podstaw. Tym razem przełamuje on granice segmentów. Ceny Passata dziewiątej generacji startują w Niemczech od 39 995 euro, co pod tym względem plasuje go w klasie średniej, ale jego gabaryty, nowy standard jakości i nowe, innowacyjne źródła napędu mogłyby pozwolić mu na rywalizację z samochodami wyższego segmentu.

Nowe status quo. Szczegóły, które na nowo definiują techniczne status quo w segmencie Passata, obejmują zupełnie nowy kokpit z intuicyjnym w obsłudze systemem infotainment, nowe fotele ergoActive z funkcją masażu, wysokiej jakości materiały, adaptacyjne zawieszenie DCC Pro nowej generacji, nowe reflektory matrycowe IQ. LIGHT ze światłami drogowymi o bardzo dużym zasięgu, kolejny etap ewolucji napędów hybrydowych plug-in Volkswagena (ok. 100 km zasięgu na silniku elektrycznym i ponad 900 km łącznie), a także doskonała aerodynamika (współczynnik oporu powietrza 0,25 zamiast 0,31). To wszystko idzie w parze z wyjątkową przestronnością – 50 mm więcej miejsca na nogi z tyłu w porównaniu z i tak już obszernym poprzecznikiem oraz od 690 (+40) do 1920 litrów (+140) pojemności bagażnika. Dodatkowa przestrzeń to zasługa wydłużonego o 50 mm rozstawu osi – do 2841 mm. Nowy Passat ma 4917 mm długości, 1849 mm szerokości i 1497 mm wysokości.

Oświadczenie. Kai Grunitz, członek zarządu marki Volkswagen odpowiedzialny za rozwój, tak podsumowuje nowego Passata: „To efekt synergii między bardzo wydajnymi układami napędowymi, systemami wspomagającymi, dobrze wyważonymi właściwościami jezdnyymi,

Kontakt

Volkswagen PR

Axel Besser-Reguła
Kierownik ds. PR
Tel: +48 690 406 278
axel.besser-regula@volkswagen.pl

Izabela Czarnecka
Specjalista ds. PR
Tel: +48 690 406 354
izabela.czarnecka@volkswagen.pl



Więcej informacji:
www.vw-press.pl



łatwością obsługi, wysokim poziomem komfortu i wreszcie dużą ilością miejsca sprawia, że Passat jest wszechstronnym autem, stworzonym do dalekich podróży. Jestem przekonany, że nowa generacja ma wszystko, by górować nie tylko nad rywalami w klasie średniej, lecz także w kolejnym segmencie.”

Hybryda plug-in w nowej odsłonie. Na szczególną uwagę zasługują dwa nowe napędy hybrydowe plug-in (eHybrid). Dzięki zasięgowi na silniku elektrycznym wynoszącemu około 100 km i zasięgowi łącznemu wynoszącemu ponad 900 km, Passat eHybrid może być pojazdem elektrycznym, a zaawansowany technologicznie silnik benzynowy (TSI) jest uruchamiany tylko wtedy, gdy potrzebna jest duża moc lub na długich trasach, dzięki czemu imponuje bardzo niskim zużyciem paliwa. Co ciekawe, badanie przeprowadzone przez niemieckie Federalne Ministerstwo Cyfryzacji i Transportu pokazuje, że 95% wszystkich podróży samochodem osobowym w Niemczech jest krótszych niż 50 km, a 99% jest krótszych niż 100 km, podobnie jest zapewne w wielu innych krajach europejskich. Oznacza to, że w przypadku Passata eHybrid 99 procent wszystkich podróży można odbyć wyłącznie przy użyciu energii elektrycznej.

Silnik elektryczny plus 1.5 TSI. Passat eHybrid zawsze uruchamia się w trybie elektrycznym E-Mode (wyjątek: temperatury zewnętrzne poniżej -10 stopni). Dzieje się tak, ponieważ akumulator dysponuje znacznie większą pojemnością niż wcześniej (19,7 kWh pojemności netto, niemal dwukrotnie więcej niż w poprzedniku). Passat przełącza się samoczynnie w tryb hybrydowy tylko wtedy, gdy prędkość przekracza 140 km/h, gdy kierowca potrzebuje większej mocy lub gdy energii w akumulatorze jest zbyt mało, kierowca może również dokonać zmiany trybu ręcznie. Ponadto użytkownik może wybrać jeden z czterech trybów jazdy: Eco, Comfort, Sport i Individual. Volkswagen znacznie zmodyfikował ich działanie – w trybie Eco Passat jest teraz utrzymywany w trybie E-Mode nawet podczas gwałtownego przyspieszania, a samochód jeździ praktycznie jak pojazd elektryczny. Silnik TSI jest włączany w trybie Eco tylko przy obciążeniu bliskim maksymalnemu lub przy niskim poziomie naładowania akumulatora. W tym trybie odbywa się to teraz bez konieczności redukcji biegu przez skrzynię biegów, dzięki czemu jest to wydajne i wygodne. Jeśli jednak kierowca przełączy się na tryb Comfort, Sport lub odpowiednio skonfigurowany tryb Individual, może również wymusić redukcję przełożenia za pomocą położenia pedału przyspieszenia i uzyskać dostęp do pełnej mocy silnika TSI. Nowy napęd hybrydowy plug-in będzie dostępny w dwóch wariantach mocy – 204 i 272 KM. W mocniejszej wersji moc silnika 1.5 TSI zwiększono ze 150 do 177 KM. Jak już wspominaliśmy wcześniej, silnik elektryczny jest zasilany energią z akumulatora o pojemności netto 19,7 kWh. Na stacjach DC o dużej mocy hybrydowy Passat może być ładowany mocą do 50 kW.

eTSI, TSI i TDI – wydajność na wielu płaszczyznach. Gamę układów napędowych uzupełniają: odmiana mild hybrid (1.5 eTSI), turbodoładowane silniki benzynowe (2.0 TSI) i silniki wysokoprężne (2.0 TDI). Podstawowa wersja jest napędzana hybrydowym zespołem napędowym 48 V o mocy 150 KM, który jest nowością w Passacie. Gama jednostek TDI również zaczyna się od 150 KM, ale wkrótce ofertę uzupełni wersja 122 KM. W zależności od mocy silnika, dostępne będą również modele z inteligentnie sterowanym napędem na wszystkie koła 4MOTION, wszystkie inne odmiany Passata mają napęd na przednie koła.

Dopracowane zawieszenie. Nowy Passat ma zawieszenie, które zostało jeszcze ulepszone w porównaniu do swojego poprzednika. Zapewnia ono bardzo wysoki poziom komfortu przy neutralnej charakterystyce, a opcjonalnie będzie dostępne adaptacyjne zawieszenie DCC Pro. Jego nowe, dwuzaworowe amortyzatory zapewniają zarówno świetne właściwości jezdne, jak i



wyjątkowy komfort. To także zasługa wydłużonego rozstawu osi i wyjątkowo wyważonego układu kierowniczego. W pakiecie z DCC Pro jest dostrojony na nowo progresywny układ kierowniczy, który ma zmniejszoną liczbę obrotów kierownicy (do 2,1 obrotu).

Wyrazisty design. Całkowicie nowa stylistyka zewnętrzna świetnie pasuje do nowoczesnych technologii w nowym Passacie. Dostępne są cztery linie wyposażenia: podstawowa Passat, Business – powstała z myślą o kierowcach pokonujących długie dystanse, a także topowe wersje Elegance i R-Line. Różnią się one wyposażeniem i stylistyką. Z przodu wzrok przyciągają nowe reflektory LED i duże wloty powietrza w zderzaku. Inne charakterystyczne elementy to szerokie, eleganckie chromowane listwy ozdobne w Passacie Business i Passacie Elegance, a także sportowy grill z bocznymi wlotami w Passacie R-Line. Z tyłu przyciąga oko tylne światła połączone podświetlonym paskiem. Tylne zderzak różni się w zależności od wersji – Passat R-Line ma tu czarne wykończenie o wysokim połysku z diamentowym wzorem, w Passacie Elegance użyto chromowanej listwy, a w tej wersji (a także R-Line) standardem są tylne lampy LED IQ. LIGHT.

Zaawansowany technologicznie kokpit z ChatGPT. Intuicyjnie obsługiwany kokpit ma teraz bardziej przejrzysty design. Dzięki wysokiej jakości wykończenia Passat podnosi poprzeczkę na inny poziom. Standardem są wyświetlacz Digital Cockpit Pro oraz ekran systemu infotainment o przekątnej 12,9 cala, w opcji będzie dostępny Discover Pro Max z wyświetlaczem 15 cali. Nowy asystent głosowy IDA umożliwia sterowanie wieloma funkcjami pojazdu i odpowiada na pytania z wielu dziedzin. W tym celu system korzysta z baz danych i – to nowość – z opartego na sztucznej inteligencji narzędzia ChatGPT. Będzie ono dostępne później, wraz z aktualizacją oprogramowania.



Najważniejsze informacje

EFEKTYWNA JAZDA – OSIEM UKŁADÓW NAPĘDOWYCH

eHybrid, eTSI, TSI, TDI, DSG. Passat będzie dostępny z ośmioma różnymi konfiguracjami napędu: silnikiem benzynowym mild hybrid (eTSI), który jest nowością w Passacie, dwoma nowymi napędami hybrydowymi plug-in (eHybrid), trzema turbodoładowanymi silnikami wysokoprężnymi (TDI) i dwoma turbodoładowanymi silnikami benzynowymi (TSI). Wszystkie są standardowo połączone z automatyczną skrzynią biegów DSG. Silnik eTSI ma moc 150 KM, identyczną moc ma bazowa odmiana silnika TDI. Gama jednostek napędowych będzie systematycznie poszerzana w ciągu 2024 roku. Napęd na wszystkie koła 4MOTION będzie dostępny w dwóch wersjach mocy.

CODZIENNA JAZDA NA SILNIKU ELEKTRYCZNYM

eHybrid o mocy 204 i 272 KM. Volkswagen gruntownie przeprojektował Passata w wersji hybrydowej plug-in z bardziej wydajnym i większym akumulatorem (19,7 kWh netto), wyższą mocą ładowania (do 50 kW), zaawansowanym technologicznie turbodoładowanym silnikiem benzynowym (silnik 1.5 TSI evo2) – zastosowanym po raz pierwszy w modelach hybrydowych plug-in – oraz nowym systemem zarządzania napędem. Dzięki temu całkowicie nowy Passat eHybrid z zasięgiem na silniku elektrycznym na poziomie ok. 100 km może być samochodem elektrycznym w codziennej jeździe. Jednocześnie jest w stanie osiągnąć łączny zasięg ponad 900 km na dłuższych trasach (liczby dotyczące obu zasięgów wartości prognozowane). A oto więcej szczegółów na temat komponentów napędu hybrydowego plug-in:

1.5 TSI evo2 o mocy 150 lub 177 KM. Napęd hybrydowy plug-in składa się z dwóch modułów napędowych: silnika elektrycznego i turbodoładowanej jednostki benzynowej. Używany wcześniej silnik 1.4 TSI został zastąpiony przez 1.5 TSI evo2. Charakteryzuje się on szeregiem zaawansowanych technologicznie rozwiązań, to m.in. proces spalania TSI-evo i turbosprężarka o zmiennej geometrii VTG. Połączenie procesu spalania Millera i turbosprężarki VTG to rozwiązanie stosowane niezwykle rzadko w silnikach benzynowych o dużej pojemności. Oprócz debiutu silnika 1.5 TSI evo2 w napędzie hybrydowym plug-in, nowością jest również wariant o mocy 177 KM.

Cykl Millera zwiększa wydajność. Proces spalania TSI evo znany już z pierwszego 1.5 TSI evo jest również stosowany w generacji TSI evo2. Oprócz optymalizacji chłodzenia komory spalania, decydującym czynnikiem jest tutaj połączenie sprężarki o zmiennej geometrii VTG i cyklu Millera. Dzięki temu silnik 1.5 TSI evo2 pracuje z bardzo wysoką sprawnością, a zużycie paliwa i emisja spalin są zminimalizowane. Inne wyróżniki silnika 1.5 TSI evo2 to wtrysk o ciśnieniu do 350 barów, powlekane plazmowo tuleje cylindrowe, które obniżają tarcie i tłoki z odlewanyymi kanałami chłodzącymi, które optymalizują spalanie. Obie hybrydy plug-in dostarczają najwyższą moc między 5500 a 6000 obr/min, a maksymalny moment obrotowy na poziomie 250 Nm między 1500 a 4000 obr/min.

Elektryczny silnik napędowy o mocy 115 KM i sześciobiegowa skrzynia DSG. Volkswagen zastosował w nowym Passacie eHybrid ulepszoną hybrydową skrzynię biegów: DQ400e evo. Silnik elektryczny jest zintegrowany ze specjalną sześciobiegową przekładnią DSG. Silnik elektryczny dostarcza moc 115 KM i maksymalny moment obrotowy 330 Nm. Silnik wraz z nową przekładnią DQ400e evo tworzą wyjątkowo kompaktowy zespół.



Akumulator o pojemności 19,7 kWh. Nowy Passat eHybrid zapewni zasięg na silniku elektrycznym wynoszący wg WLTP około 100 km. Wcześniej było to maksymalnie 57 km. Znaczące zwiększenie zasięgu osiągnięto dzięki nowemu akumulatorowi trakcyjnemu. Jego pojemność netto wzrosła z 10,6 do 19,7 kWh w porównaniu z poprzednimi wersjami (brutto: 13 do 25,7 kWh). W akumulatorze zastosowano nową technologię ogniw dla 96 modułów oraz zewnętrzne chłodzenie cieczą. Ponieważ akumulator litowo-jonowy jest umieszczony przed tylną osią pozwoliło to zoptymalizować rozkład mas na osie.

Ładowanie z mocą do 50 kW. Przepływem energii między akumulatorem a silnikiem elektrycznym zarządza nowy układ elektroniczny, który przekształca prąd stały z akumulatora w prąd zmienny dla silnika elektrycznego. Ponadto zintegrowany konwerter DC/DC zasila układ elektryczny 12 V. Dzięki nowej ładowarce możliwe jest teraz ładowanie prądem zmiennym o mocy do 11 kW np. z wallboxa w garażu (wcześniej 3,6 kW). Oznacza to, że rozładowany akumulator można ponownie naładować do 100% w ciągu 2 godzin i 45 minut. Po raz pierwszy w Volkswagenach z hybrydowym napędem plug-in możliwe jest również szybkie ładowanie prądem stałym o mocy do 50 kW. W takim przypadku akumulator naładuje się od 10 do 80 procent w około 23 minut. Poziom naładowania akumulatora może być teraz utrzymywany na pięciu poziomach do wyboru, gdy pojazd jest w ruchu – w celu jazdy z napędem elektrycznym.

JAZDA CZĘŚCIOWO ELEKTRYCZNA – MIĘKKA HYBRYDA 48 V PO RAZ PIERWSZY W PASSACIE

eTSI o mocy 150 KM. Nie każdy kierowca może naładować swój samochód w domu lub w pracy. W takich przypadkach Volkswagen oferuje możliwość korzystania z napędu elektrycznego w Passacie eTSI. W tym przypadku energia elektryczna jest generowana poprzez konwersję energii kinetycznej, np. podczas hamowania. Jest to możliwe dzięki napędowi mild hybrid, który jest nowością w Passacie. Podobnie jak w nowych modelach hybrydowych plug-in, sercem układu jest silnik 1.5 TSI evo2. Jest on sprzężony z akumulatorem litowo-jonowym 48 V i rozrusznikiem napędzanym paskiem, który ma moc 20 KM i moment obrotowy 56 Nm. 48-woltowy system działa jak rodzaj elektrycznego wspomagania, dzięki czemu zapewnia doskonałe osiągi podczas ruszania. Jednocześnie technologia ta umożliwia całkowite wyłączenie silnika 1.5 TSI evo2, umożliwiając w ten sposób jazdę na silniku elektrycznym. Rezultat? Zużycie paliwa niższe nawet o 0,5 l/100 km.

Zasada działania eTSI. Oprócz takich rozwiązań, jak proces spalania TSI-evo i sprężarka o zmiennej geometrii, silnik 1.5 TSI evo2 o momencie obrotowym 250 Nm jest również wyposażony w system odłączania cylindrów ACTplus jako eTSI w odróżnieniu do jego odpowiednika stosowanego w modelach eHybrid. ACTplus wyłącza dwa z czterech cylindrów silnika tak często, jak to możliwe, w zależności od obciążenia. Drugi i trzeci cylinder przestają być zaopatrywane w paliwo przy niskich i średnich obciążeniach i prędkościach. Wydajność aktywnych cylindrów wzrasta, podczas gdy cylindry pasywne pracują prawie bez strat. Po ponownym otwarciu przepustnicy natychmiast stają się one ponownie aktywne. W porównaniu z 1.5 TSI evo pierwszej generacji, włączanie i wyłączanie cylindrów zostało ponownie ulepszone, aby zagwarantować płynną pracę silnika.

Technologia 48 V pozwala na przesyłanie większej mocy przy mniejszych przekrojach przewodów i kompaktowym akumulatorze, co skutkuje niską dodatkową masą. W porównaniu z pojazdami z technologią 12 V, prowadzi to do odzyskiwania znacznie większej ilości energii podczas hamowania lub zwalniania. Energia zgromadzona w akumulatorze litowo-jonowym 48 V jest wykorzystywana do napędzania rozrusznika pasowego 48 V i zasilania pokładowego układu elektrycznego 12 V za pośrednictwem przetwornicy DC/DC. Chłodzony wodą rozrusznik paskowy pełni rolę alternatora i



rozrusznika. Jednocześnie działa jak silnik elektryczny, który podczas ruszania zwiększa moment napędowy bez żadnych opóźnień. Moc wyjściowa generatora jest przenoszona przez przekładnię pasową. Generator ponownie uruchamia również silnik spalinowy, który jest wyłączany podczas jazdy. Podsumowując, napęd mild hybrid 48 V łączy w sobie niskie zużycie paliwa i wartości emisji z doskonałymi parametrami w codziennej eksploatacji.

KLASYKA – TSI I TDI, NAPĘD NA PRZEDNIE I WSZYSTKIE KOŁA

4MOTION – teraz jeszcze bardziej komfortowy. W nowym Passacie dwulitrowe turbodoładowane silniki benzynowe z serii EA888 evo4 zapewniają moc 204 i 265 KM. Wersja 204 KM przenosi maksymalny moment obrotowy o wartości 320 Nm za pośrednictwem skrzyni DSG na przednią oś, podczas gdy wersja 265 KM z maksymalnym momentem obrotowym na poziomie 400 Nm przenosi napęd za pośrednictwem skrzyni DSG na wszystkie koła. Volkswagen będzie oferował w Passacie dwulitrowy turbodoładowany silnik wysokoprężny z serii EA288 evo w trzech poziomach mocy: 122 KM i 320 Nm maksymalnego momentu obrotowego, 150 KM i 360 Nm oraz 193 KM i 400 Nm. Dwa silniki 2.0 TDI o mocy 122 i 150 KM napędzają przednią oś; wersja 193 KM ma standardowo napęd na wszystkie koła 4MOTION. Volkswagen opracował amortyzator wahadłowy typu odśrodkowego dla systemu 4MOTION, które neutralizuje wibracje i optymalizuje komfort akustyczny.

Idealny do holowania przyczep. W nowym Passacie z napędem na wszystkie koła zastosowano najnowsze sprzęgło 4MOTION. Zarządza ono rozdziałem momentu: na przykład podczas holowania przyczepy automatycznie aktywowany jest odpowiedni profil jazdy, aby optymalnie napędem na przednią i tylną oś. Passat z napędem na wszystkie koła może holować przyczepy o maksymalnej masie do 2200 kg, dopasowane do tego jest zwiększone do 90 kg dopuszczalne obciążenie haka. Jeśli nabywca zamówi Passata ze składanym hakiem w wyposażeniu znajdzie się również system manewrowania przyczepą Trailer Assist. System automatycznie kontroluje kąt skrętu przyczepy i w razie potrzeby interweniuje, automatycznie skręcając kierownicę. Dzięki temu kierowca uniknie błędów podczas cofania z przyczepą.

AKTYWNA JAZDA – POŁĄCZONE DCC PRO I MENEDŻER DYNAMIKI POJAZDU

Elektronicznie sterowane zawieszenie. Passat dziewiątej generacji jest wyposażony w znacznie ulepszone zawieszenie. Specjalnie do swojego najlepiej sprzedającego się modelu Volkswagen opracował nową generację adaptacyjnego zawieszenia DCC – DCC Pro. Ponadto, całkowicie nowy Passat jest teraz wyposażony w menedżera dynamiki pojazdu. System ten steruje funkcjami elektronicznych blokad mechanizmu różnicowego (XDS) i pracą amortyzatorów systemu DCC Pro. Dzięki menedżerowi dynamiki pojazdu, który w razie potrzeby dohamowuje poszczególne koła i dobiera twardość amortyzatorów, charakterystyka prowadzenia jest bardziej neutralna i precyzyjna. W bazowej wersji Passata zastosowana jest przednia oś MacPhersona i czterowahaczowa oś tylna.

Nowy system DCC Pro w szczegółach. Elektroniczna aktywna kontrola tłumienia reaguje w sposób ciągły na warunki drogowe i sytuację na drodze, biorąc pod uwagę parametry takie jak kąt skrętu kierownicy, nacisk na pedał gazu i hamulca. Idealne tłumienie jest obliczane dla każdego koła i regulowane przez amortyzatory w ciągu ułamków sekundy. Kierowca ma możliwość indywidualnego ustawienia systemu DCC w zakresie od bardzo komfortowego do bardzo sportowego. Po raz pierwszy w Passacie, komponenty zawieszenia DCC są bez przerwy koordynowane i optymalizowane za pomocą menedżera dynamiki pojazdu w celu zapewnienia optymalnego komfortu jazdy i wyjątkowych właściwości jezdnych. W porównaniu do poprzedniego



systemu DCC z amortyzatorami 1-zaworowymi, amortyzatory w nowym DCC Pro są wyposażone w dwa zawory. Ich pracą steruje algorytm, oddzielny dla kontroli stopnia odbicia i kompresji. Amortyzatory dwuzaworowe pozwalają na uzyskanie wyższego komfortu jazdy, przy jednoczesnej optymalizacji właściwości jezdnych. Amortyzatory dwuzaworowe były wcześniej stosowane tylko w połączeniu z zawieszeniem wielowahaczowym w klasie premium i luksusowej; integracja z kolumnami MacPhersona jest nowością. DCC Pro po raz kolejny znacząco zwiększa rozpiętość pomiędzy charakterystyką dynamiczną i komfortową. Dzięki połączeniu tych charakterystyk kierowcy Passata doświadczą wyjątkowych wrażeń z jazdy także podczas jazdy po złej nawierzchni.

WSPOMAGANE PARKOWANIE DZIĘKI SYSTEMOWI PARK ASSIST

Łatwiejsze parkowanie – Park Assist. Nowy Passat zostanie wprowadzony na rynek z rozbudowaną gamą najnowocześniejszych systemów wspomagających. Zależnie od wersji wyposażenia, do standardu lub za dopłatą będą dostępne systemy Park Assist, funkcja pamięci do Park Assist i Park Assist Pro z możliwością zdalnego sterowania (ten ostatni pojawi się w ofercie w drugiej połowie roku). Podstawowe funkcje systemów Park Assist i Park Assist Pro są znane z innych modeli Volkswagena. Umożliwiają one wspomagane wjeżdżanie na równoległe lub prostopadłe miejsca parkingowe. Nowością jest funkcja pamięci dla ulepszanego systemu Park Assist. Dzięki temu system rejestruje ostatnie 50 przejechanych metrów, a manewr parkowania może zostać zapamiętany po zatrzymaniu auta. Gdy pojazd ponownie osiągnie tę pozycję, system automatycznie zaproponuje przejęcie parkowania. Możliwy jest również zdalny wyjazd samochodem z miejsca parkingowego. W pamięci można zapisać do pięciu manewrów parkowania. Nowością jest również zdalne parkowanie. Korzystając z Park Assist Pro i aplikacji o tej samej nazwie, możliwe jest również zdalne wjeżdżanie i wyjeżdżanie samochodem z miejsc parkingowych sterując pojazdem z zewnątrz za pomocą smartfona.

Systemy asystujące w nowym Passacie w pigułce:

- System ostrzegający o niebezpieczeństwie przy wysiadaniu
- Asystent jazdy z przyczepą Trailer Assist
- Adaptacyjny tempomat ACC
- Asystent jazdy pod górę
- Czujniki parkowania z przodu i z tyłu
- System stabilizacji toru jazdy, ABS, ASR, EDS, MSR i stabilizacją przyczepy
- System Travel Assist
- Ogranicznik prędkości
- System rozpoznawania zmęczenia
- System hamowania awaryjnego Front Assist z rozpoznawaniem pieszych i rowerzystów
- System wspomagania parkowania Park Assist Pro
- System wspomagania parkowania Park Assist Pro z funkcją pamięci
- System wspomagania parkowania Park Assist
- Proaktywny system ochrony pasażerów
- Kamera cofania Rear View
- Asystent utrzymania na pasie ruchu Lane Assist
- System monitorowania martwego pola Side Assist z asystentem parkowania i ostrzeżeniem o zjeździe z pasa ruchu
- System kamer Area View (w tym kamera cofania Rear View)
- Rozpoznawanie znaków drogowych



STYLOWA JAZDA – NOWY DESIGN OD PODSTAW, ALE TO WCIAŻ PASSAT

Nowy design, nowe wymiary. Debiut dziewiątej generacji Passata oznacza przeniesienie bogatej tradycji tego modelu w erę nowoczesności. W porównaniu do poprzednika auto ma bardziej obłe linie, a auto wyraźnie urosło. Różnice to m.in. wydłużony o 50 mm rozstaw osi (2841 mm). Długość wynosząca 4917 mm to dodatkowe 144 mm. Zwiększenie rozstawu osi i długości nadwozia oznacza więcej miejsca na nogi z tyłu i więcej przestrzeni w bagażniku. Szerokość wzrosła umiarkowanie – do 1849 mm. Wysokość wynosi 1497 mm, to wartość zbliżona do poprzednika. Efektem zwiększenia długości przy praktycznie niezmienionej wysokości są bardziej dynamiczne proporcje.

Przód z nowymi reflektorami LED. Aerodynamiczny (współczynnik oporu powietrza 0,25) design przedniej części Passata z nowymi reflektorami LED w połączeniu z wąskimi światłami do jazdy dziennej LED nad nimi zapewniają auto charakterystyczny wygląd. A przy tym wszystko jest nowe. Weźmy na przykład maskę: podczas gdy w poprzedniku była wyższa pośrodku niż po bokach, nowa maska jest teraz niższa pośrodku. Unosi się na zewnątrz i tworzy swego rodzaju skrzydła. Światła do jazdy dziennej są połączone ze sobą za pomocą poziomej listwy LED w osłonie chłodnicy. Ten element dodaje Passatowi elegancki wygląd. Volkswagen opcjonalnie oferuje matrycowe reflektory LED IQ. LIGHT. Ich światła drogowe mają teraz znacznie wydłużony zasięg.

Agresywna sylwetka. Dzięki kilku zabiegom stylistycznym Passat wygląda zarazem dynamicznie i elegancko. Z przodu i z tyłu w oczy rzucają się muskularne błotniki, wyraźnie zarysowane w smukłej sylwetce. Słupki D pasują do tego wizerunku dzięki pochyleniu do przodu.

Tył z nową listwą LED. Po raz pierwszy w Passacie zastosowano tylne światła LED połączone paskiem świetlnym. Podkreślają one szerokość nadwozia i mają atrakcyjny wygląd dzięki efektowi 3D. Elementy LED nie tylko wyglądają atrakcyjnie, lecz także zwiększają bezpieczeństwo. W górnej części pokrywy bagażnika wyróżniają się duży spojler dachowy i boczne elementy prowadzące powietrze na słupkach D. W połączeniu z dyfuzorem pod zderzakiem, te aerodynamiczne elementy zmniejszają turbulencje z tyłu i przyczyniają się do niskiego zużycia paliwa i energii, co przekłada się na zasięg.

Minimalny opór powietrza dla maksymalnej wydajności. Passat to pięciomiejscowy pojazd z bagażnikiem o pojemności do 1920 litrów. Mimo to ono ma lepszy współczynnik oporu powietrza niż w większości pojazdów sportowych. Jego wartość poprawiono z 0,31 do 0,25, co przekłada się na zwiększenie wydajności nowego Passata. Doskonałość aerodynamiczna nowego Passata to zasługa optymalnego kształtu nadwozia, a także pomysłowych rozwiązań, takich jak np. elektrycznie sterowana żaluzja chłodnicy, która zapewnia chłodzenie w zależności od potrzeb. Dopracowanie aerodynamiczne jest widoczne, gdziekolwiek spojrzeć. W przedniej części, zakłócające turbulencje powietrza zostały zminimalizowane za pomocą kurtyn powietrznych w zderzaku; ukierunkowane przepływy powietrza zapewniają optymalną cyrkulację powietrza wokół przednich kół i chłodzenie hamulców. Także podwozie jest zoptymalizowane pod kątem aerodynamicznym. Nowe lusterka zewnętrzne zostały zaprojektowane tak, aby zminimalizować zawirowania. Z tyłu, elementy prowadzące powietrze na słupkach D wraz ze spojlerem dachowym także się do tego przyczyniają.

CONNECTED DRIVING – NOWY KOKPIT Z INTUICYJNĄ OBSŁUGĄ



Przejrzyste rozmieszczone wyświetlacze i elementy sterujące oraz nowy design świateł nocnych.

Dziewiąta generacja Passata została wyposażona w zupełnie nowy kokpit. Jego głównymi elementami są cyfrowe instrumenty Digital Cockpit Pro oraz intuicyjny w obsłudze system infotainment najnowszej generacji. Wiele funkcji można również kontrolować za pomocą nowego asystenta głosowego IDA, zintegrowanego z opartym na sztucznej inteligencji narzędziem ChatGPT.

Digital Cockpit Pro w szczegółach. Zintegrowany z panelem deski rozdzielczej wyświetlacz przed kierowcą ma przekątną 10,25 cala, a dzięki nowej powłoce redukującej odbicia i odbłaski, nie ma już potrzeby stosowania daszka, aby zapewnić ciemność. Na nowo opracowano także jego menu i rozszerzono zakres funkcji. Za pomocą przycisków na wielofunkcyjnej kierownicy można wybrać m.in. konfiguracje graficzne (widoki), którym z kolei można przypisać indywidualne funkcje. Do wyboru są cztery widoki: Classic (okrągłe tarcze), Progressive (kwadratowe pola), Navigation (wyświetlana mapa nawigacyjna z prowadzeniem po trasie) oraz, dla Passata R-Line, tytułowy widok R-Line (z logo R, wskaźnikiem zmiany biegów i obrotomierzem).

Nowy system infotainment w szczegółach. Wyświetlacz nowego systemu infotainment (czwartej generacji, MIB4) ma przekątną 12,9 cala. Opcjonalnie dostępny będzie większy wyświetlacz Discover Pro Max, o przekątnej 15 cali. Grafika i menu w obu wersjach są identyczne. Celem było uczynienie obsługi prostą, intuicyjną i konfigurowalną. Aby to osiągnąć, wyświetlacz został podzielony na dwa paski dotykowe u góry i u dołu ekranu, a także ekran główny. Kierowca może przypisać ulubione funkcje bezpośredniego dostępu do dużych obszarów górnego paska i ekranu głównego. Indywidualnie skonfigurowany górny pasek i statyczny dolny pasek są wyświetlane stale, gdy kierowca otwiera różne funkcje w postaci aplikacji na ekranie głównym. Dzięki temu system jest niezwykle łatwy w obsłudze. Pod wyświetlaczem systemu infotainment znajdują się podświetlane, dotykowe slidery do ustawiania temperatury i głośności systemu audio.

Nowy wyświetlacz head-up. Kolejnym elementem kokpitu Passata, który również został przeprojektowany, jest wyświetlacz head-up, który prezentuje istotne informacje dla kierowcy na przedniej szybie w wirtualnym obszarze przed pojazdem. W poprzedniku zastosowano prostszy wyświetlacz head-up z mniejszą, wysuwaną powierzchnią projekcyjną.

Nowe przełączniki na kolumnie kierownicy. Deska rozdzielcza jest prosta i przejrzysta, a dzięki przeniesieniu dźwigni zmiany biegów na kolumnę kierownicy w konsoli środkowej jest więcej miejsca do przechowywania. Przełącznik trybów jazdy ma intuicyjną zasadę działania: obrót do przodu to jazda do przodu (D), obrót do tyłu – cofanie (R), a hamulec postojowy jest aktywowany przez naciśnięcie boku przełącznika. Z lewej strony kierownicy jest przełącznik do włączania kierunkowskazów i wycieraczek.

Więcej przestrzeni i wysoka jakość. Wnętrze nowego Passata oferuje jeszcze więcej miejsca niż jego i tak już przestronny poprzednik. Na przykład dzięki dłuższemu rozstawowi osi maksymalna przestrzeń na nogi wzrosła o 50 mm do 947 mm. Pojemność bagażnika wzrosła o 40 litrów do 690 litrów (przy załadunku do wysokości oparcia tylnej kanapy). Po złożeniu tylnej kanapy przestrzeń bagażowa zwiększa się o 140 litrów do 1 920 litrów. Jakość i komfort zostały podniesione na nowy poziom dzięki zastosowaniu nowych, wysokiej jakości materiałów, nowo opracowanych foteli i skutecznej izolacji akustycznej. Zwłaszcza w połączeniu z nowym pakietem akustycznym, niski poziom hałasu na pokładzie Passata jest podobny do tego, który występuje w wyższych klasach średnich i premium. Oprócz standardowej akustycznej szyby przedniej, w szybach w drzwiach zastosowano podwójne szyby z folią akustyczną.



Nowe fotele ergoActive z funkcją masażu i klimatyzacją. Wersje Business, Elegance i R-Line są standardowo wyposażone w nowe przednie fotele ergoActive (fotele komfortowe) z regulacją podparcia lędźwiowego i pneumatycznym 3-komorowym masażem w oparciach. Fotele wykonane są z ArtVelours Eco, stylowej tkaniny z mikropolaru. Najwyższej klasy fotele dostępne jako opcja mają oznaczenie ergoActive Plus. Fotele te są wyposażone w elektryczną regulację w 14 kierunkach, a także funkcję 10-komorowego masażu punktowego w oparciu i funkcję aktywnej klimatyzacji (podgrzewanie oraz wentylacja foteli). Jeszcze wyższej jakości przednie fotele ergoActive Plus (pokryte skórą) są wyposażone w automatyczną klimatyzację. Oprócz indywidualnych ustawień, kierowca i pasażer z przodu mogą aktywować tryb automatyczny; w tym przypadku czujniki temperatury i wilgotności siedzeń wykrywają zapotrzebowanie na chłodzenie i/lub ogrzewanie i odpowiednio sterują klimatem.

KOMFORTOWA JAZDA – CZTERY LINIE WYPOSAŻENIA DLA CZĘSTO PODRÓŻUJĄCYCH

Bogate wyposażenie już w podstawowej wersji. Nowy Passat będzie dostępny w czterech wersjach wyposażenia: Passat, Business, Elegance i R-Line. Już w bazowej odmianie znajdują się takie elementy, jak nowy ekran systemu infotainment, system ostrzegania Car2X, bezprzewodowy App-Connect Wireless (Apple Car Play i Android Auto), automatyczna klimatyzacja, gniazda USB-C o mocy 45 W, czarne relingi dachowe i liczne systemy wspomagające. Te ostatnie to m.in. adaptacyjny tempomat (ACC), Side Assist (asystent zmiany pasa ruchu), Front Assist (hamowanie awaryjne), Lane Assist (system utrzymywania pasa ruchu), funkcję hamowania przed nadjeżdżającym pojazdem podczas skręcania, Park Distance Control (czujniki parkowania z przodu i z tyłu), Rear View (system kamer cofania) i system rozpoznawania znaków drogowych za pomocą przedniej kamery. Standardem są również reflektory LED i tylne światła w tej samej technologii.

Dla często podróżujących. Passat to jedno z tych aut, które często pokonują duże dystanse. Volkswagen po raz kolejny wychodzi naprzeciw potrzeb często podróżujących z linią wyposażenia Business. Z zewnątrz można ją rozpoznać m.in. po chromowanych listwach przy szybach, srebrnych relingach dachowych oraz chromowanych elementach z przodu i z tyłu. W Niemczech do standardu należą także przyciemnione dodatkowo szyby: tylna i tylne boczne. Wewnątrz Passat Business charakteryzuje się m.in. fotelami obitymi materiałem ArtVelours Eco, częściowo elektrycznymi fotelami z funkcją masażu, dodatkowymi gniazdami USB-C o mocy 45 W z tyłu i trzystrefową automatyczną klimatyzacją. Kolejne systemy wspomagające dodatkowo zwiększają komfort i bezpieczeństwo. Obejmują one system Light Assist oraz wspomaganie wjeżdżania i wyjeżdżania z miejsc parkingowych (Park Assist). Nowy asystent głosowy IDA jest także standardem od wersji Business.

Elegance i R-Line jako topowe wersje. Volkswagen umieścił wersje Elegance i R-Line powyżej linii wyposażenia Business. Dzięki temu Passat może być bardziej stylowy (Elegance) lub bardziej dynamiczny (R-Line), w zależności od preferencji. W porównaniu z wersją Business, obie linie mają wspólne dodatkowe elementy wyposażenia, takie jak nowej generacji matrycowe reflektory LED IQ. LIGHT i tylne światła LED z animowanymi kierunkowskazami, podgrzewane fotele z rozszerzonym masażem, bezkluczykowy system zamykania i uruchamiania silnika Keyless Access, elektrycznie sterowana pokrywa bagażnika z funkcją łatwego otwierania i zamykania, rozbudowane oświetlenie ambientowe i sterowanie głosowe dla wszystkich rynków. Oba modele są wyposażone w nowy system Park Assist z funkcją pamięci oraz automatyczne światła drogowe Dynamic Light Assist. W R-Line standardem są sportowe fotele ze zintegrowanymi zagłówkami. Przednia i tylna część



nadwozia Passata R-Line ma sportowy design R. Inne niestandardowe elementy obejmują specjalne 17-calowe felgi aluminiowe dla Passata Elegance i 18-calowe felgi aluminiowe dla wersji R-Line.

R-Line Signature. Opcjonalny pakiet R-Line Signature został opracowany specjalnie dla Passata R-Line. Indywidualizuje on wygląd zewnętrzny dzięki takim elementom, jak czarne 19-calowe aluminiowe felgi Leeds, specjalne wstawki w zderzakach, lakierowane na czarno i elektrycznie składane lusterka zewnętrzne, lakierowany w kolorze czarnym Grenadilla metallic dach, dwukolorowy spojler dachowy (kolor nadwozia/czarny), czarne relingi dachowe o wysokim połysku, czarny poziomy pasek o wysokim połysku w ciemnoczerwonych światłach tylnych, przyciemniane szyby z tyłu nadwozia i czarne listwy ozdobne o wysokim połysku przy szybach bocznych. We wnętrzu Passata R-Line z pakietem Signature są takie detale, jak podsufitka i słupki dachowe z czarnego mikropolaru ArtVelours, fotele ergoActive Plus, poprawiona izolacja akustyczna wnętrza, podgrzewana sportowa kierownica i środkowe części siedzeń (przednie i zewnętrzne tylne siedzenia) z perforowanej skóry Puglia.