



Nowy Passat – jeszcze bardziej zaawansowany technicznie

Prezentacja dynamiczna

Frankfurt/czerwiec 2019 r.

Wszystkie dane dotyczące wyposażenia odnoszą się do rynku polskiego.

1 = wszystkie dane dotyczące zużycia paliwa oraz emisji szkodliwych substancji są wartościami prognozowanymi

2 = model studyjny

3 = pełna gama opisywanych funkcjonalności dostępna obecnie wyłącznie na rynku niemieckim



Spis treści

Nowy Passat – jeszcze bardziej zaawansowany technicznie

W skrócie

Najważniejsze fakty – nowości w punktach	str. 03
Nowe rozwiązania w Passacie	str. 04

Główne zagadnienia

Pełna indywidualność

Wyposażenie seryjne i dodatkowe	str. 09
Osobne wersje modelu	str. 12

Nowoczesne układy napędowe i zawieszenie

Wszystkie silniki benzynowe (TSI) ¹⁾ oraz Diesla (TDI) ¹⁾ są wyposażane w filtr cząstek stałych	str. 15
Hybrydowy zespół napędowy typu plug-in ¹⁾ zapewnia duży zasięg przy wykorzystaniu energii elektrycznej	str. 16
Trzy silniki TSI o mocy 150 KM ¹⁾ , 190 KM ¹⁾ i 272 KM ¹⁾	str. 20
Cztery silniki TDI o mocy 120 KM ¹⁾ , 150 KM ¹⁾ , 190 KM ¹⁾ i 240 KM ¹⁾	str. 21
Adaptacyjny system amortyzatorów o zmiennej sile tłumienia nierówności zapewnia jeszcze większe komfort i dynamikę	str. 24

Współdziałające systemy asystujące i interaktywne reflektory

Nowe systemy asystujące umożliwiają częściowo autonomiczną jazdę	str. 25
Inteligentne reflektory z wyprzedzeniem rozpoznają przeszkody	str. 29

Connected Community

Systemy multimedialne nowej generacji	str. 32
„Volkswagen We” ³⁾ – nowy świat usług mobilnych	str. 35

Dane techniczne

Dane dotyczące zużycia paliwa i emisji szkodliwych substancji	str. 40
---	---------



W skrócie

Zelektryfikowany, zautomatyzowany, działający online: nowy Passat może poruszać się dzięki energii elektrycznej, jechać częściowo autonomicznie i na życzenie łączyć się z Internetem

Nowości w punktach

- **Model odnoszący sukcesy:** najnowocześniejszy Passat w historii kontynuuje sukces swoich poprzedników sprzedanych dotąd w liczbie ponad 30 milionów egzemplarzy
 - **bezemisyjny w mieście:** elektryczny zasięg nowego Passata GTE w cyklu WLTP¹⁾ rośnie do 57 km (około 70 km w cyklu NEDC)
 - **nowy „Travel Assist”:** jako pierwszy model Volkswagena nowy Passat może poruszać się częściowo automatycznie do prędkości 210 km/h
 - **MIB3 czyli zawsze online:** w Passacie ma swoją premierę nowy modułowy zestaw urządzeń multimedialnych z wbudowaną kartą SIM
 - **IQ.LIGHT:** Passat, jako pierwszy model po Touaregu, będzie oferowany z diodowymi reflektorami matrycowymi IQ.LIGHT
 - **pojemnościowa kierownica:** pierwsza tego rodzaju kierownica Volkswagena reaguje na dotyk
 - **„Digital Cockpit”:** cyfrowe wskaźniki nowej generacji można konfigurować korzystając tylko z jednego przycisku na kierownicy
 - **We Connect:** system multimedialny umożliwia streaming muzyki, zapewnia dostęp do nowych aplikacji i może być sterowany głosem
-

Nowe rozwiązania w Passacie



Wolfsburg/Frankfurt, czerwiec 2019 r. Volkswagen wprowadził do sprzedaży nowego Passata – model jeszcze bardziej zaawansowany technologicznie. Zmiany wprowadzone w aucie –sprzedanym dotąd na świecie w liczbie ponad 30 milionów egzemplarzy, co sprawiło, że jest ono najpopularniejszym przedstawicielem klasy średniej – są głębokie: dzięki systemom multimedialnym nowej generacji (MIB3) Passat może być stale połączony z Internetem zapewniając kierowcy dostęp do nowych funkcji i usług. Nowe systemy asystujące, jak „Travel Assist” podnoszą bezpieczeństwo i komfort na jeszcze wyższy poziom i sprawiają, że nowy Passat może się poruszać częściowo autonomicznie do prędkości 210 km/h. Bestseller Volkswagena nadal będzie dostępny jako limuzyna i kombi (Variant).

GTE¹⁾ – częściowo bezemisyjny. Szczególną odmianą Passata jest nowy GTE. To pierwszy z nowej generacji hybrydowych modeli Volkswagena o znacznie większym zasięgu. Wyposażono je w akumulatory o zwiększonej pojemności; w wypadku Passata GTE wzrost wyniósł 31 procent. Dzięki pojemności 13 kWh elektryczny zasięg mierzony w cyklu WLTP zwiększył się teraz do 55 km w wypadku Varianta i 57 km w wypadku limuzyny. W cyklu NEDC oznacza to zasięg 70 km, czyli o 20 km większy niż w poprzednim Passacie GTE. Pozwala to korzystać z auta w zupełnie nowy sposób – nawet w wielomilionowych metropoliach, jak Berlin czy Paryż, akumulator o większej pojemności umożliwia pokonanie większości tras przy wykorzystaniu jedynie energii elektrycznej, czyli w sposób nie powodujący emisji szkodliwych substancji. Ponadto, dzięki nowej konfiguracji hybrydowego trybu pracy znacznie uproszczono gospodarowanie energią elektryczną podczas dalekich podróży tak, żeby wystarczyło jej na bezemisyjny dojazd do celu wyznaczonego w mieście.

GTE¹⁾ – doskonały także na dalekie podróże. Na dalekich trasach i podczas jazdy z prędkością większą niż 140 km/h oszczędny benzynowy silnik TSI jest wspomagany przez jednostkę elektryczną o dużej mocy. Dodatkowy zastrzyk energii elektrycznej działa jak „booster”, którego szczególny sposób działania widać przede wszystkim w trybie „GTE” – jego wyjątkowość wynika z faktu, że silniki elektryczne uzyskują swój maksymalny moment obrotowy dosłownie w ciągu sekundy. Nie ulega wątpliwości, że najnowszy hybrydowy zespół napędowy Passata GTE jest kluczowym elementem



technologicznym w nowej epoce elektrycznych środków transportu. Passat GTE łączy zalety elektrycznego układu napędowego z możliwościami pojazdu wykorzystywanego do jazdy na dalekich dystansach. Powstał jeden z najbardziej ekonomicznych współczesnych modeli średniej klasy – bezemisyjny w mieście i oszczędny, a przez to przyjazny środowisku podczas dalekich podróży. Passat GTE z zespołem napędowym o mocy 160 kW/218 KM¹⁾ jako jeden z pierwszych modeli swojej klasy już dzisiaj spełnia normę emisji spalin Euro 6d, która w odniesieniu do nowych samochodów zacznie obowiązywać dopiero w 2021 roku.

2.0 TDI Evo²⁾ – prekursor silników Diesla nowej generacji. W Passacie ma swoją premierę nowy turbodiesel 2.0 TDI Evo osiągający moc 110 kW/150 KM²⁾. Ta innowacyjna czterocylindrowa jednostka napędowa emituje znacznie mniej dwutlenku węgla niż porównywalny silnik w poprzednim modelu i jest prekursorem diesli nowej generacji. Trzy kolejne wysokoprężne silniki Passata mają moc 88 kW/120 KM¹⁾, 140 kW/190 KM¹⁾ oraz 176 kW/240 KM¹⁾. Trzy benzynowe jednostki napędowe TSI osiągają z kolei moc 110 kW/15 KM¹⁾, 140 kW/ 190 KM¹⁾ oraz 200 kW/272 KM¹⁾. Wszystkie silniki TSI i TDI spełniają normę emisji spalin Euro 6d-TEMP. Silnik każdego Passata, zarówno benzynowy, jak i Diesla lub hybrydowy zespół napędowy, jest wyposażony w filtr cząstek stałych.

„Essence”, „Business” i „Elegance” – nowe wersje wyposażenia. Passat z rocznika 2019 pojawia się na rynku w nowych wersjach wyposażenia. Podstawowa nosi nazwę „Essence”; ponad nią plasuje się średnia odmiana „Business”, najwyższą zaś jest „Elegance”. „Business” i „Elegance” można zamówić z pakietem „R-Line”. Ponadto, jak dotychczas, nowy Passat Variant będzie dostępny jako „Alltrack”, czyli osobny model z napędem na cztery koła i z zestawem rozwiązań umożliwiających swobodną jazdę poza utwardzonymi drogami. Samodzielną odmianą nowego Passata jest również auto z oznaczeniem GTE. Poza nimi Volkswagen opracował limitowaną do 2.000 egzemplarzy wersję specjalną – Passata R-Line Edition w kolorze specjalnym „Mondsteingrau”. Wersja ta ma w seryjnym wyposażeniu silnik TDI (176 kW/240 KM) lub TSI (200 kW/272 KM) do wyboru, napęd na cztery koła (4MOTION) i nowy system asystujący „Travel Assist”.



„Travel Assist” – najnowsza technologia IQ.DRIVE. IQ.DRIVE to marka Volkswagena skupiająca najnowsze systemy asystujące. Kryją się pod nią technologie prowadzące do stworzenia auta poruszającego się autonomicznie. Wśród nich znajduje się nowy system „Travel Assist”, dzięki któremu Passat – jako pierwszy model Volkswagena – może poruszać się częściowo autonomicznie z prędkością do 210 km/h. Wyposażony w bogaty zestaw systemów asystujących nowy Passat prezentuje najwyższy stopień zaawansowania w dziedzinie IQ.DRIVE.

Pojemnościowa kierownica. Volkswagen stawia na intuicyjną obsługę urządzeń oraz na jak największy automatyzm ich działania. Właśnie dlatego nowy Passat jako pierwszy Volkswagen w ogóle wejdzie do sprzedaży z tzw. pojemnościową kierownicą. Rejestruje ona dotyk zapewniając kierowcy dostęp do takich systemów jak „Travel Assist”.

„Lane Assist” oraz „IQ.LIGHT” – widzieć i być widzianym. System „Lane Assist” utrzymujący auto na wybranym pasie ruchu, w nowym Passacie działa sprawniej dzięki wielofunkcyjnej kamerze. Większe bezpieczeństwo i wygodę zapewniają również matrycowe reflektory „IQ.LIGHT”. Po Touaregu, SUV-ie wyższej klasy, Passat jest kolejnym modelem marki, który można wyposażyć w interaktywne reflektory matrycowe.

MIB3 – na życzenie stale połączony z Internetem. W nowym Passacie ma swoją premierę modułowa platforma multimedialna (MIB3) trzeciej generacji. Dzięki niej nowy model może być zawsze połączony z Internetem – to dlatego, że multimedia generacji MIB3 są seryjnie wyposażane w tzw. online connectivity unit (OCU). Oprócz rozbudowanych funkcji nawigacyjnych wykorzystujących informacje uzyskiwane w czasie rzeczywistym, można teraz korzystać z nowych technologii i usług dostępnych za pośrednictwem „Volkswagen We”³⁾ i zawartych w nim internetowych usług „We Connect” i „We Connect Plus” (obydwie seryjne w Niemczech, w Polsce oferowane dla wersji Business i Elegance), a także „We Connect Fleet”. Są to m.in. usługi streamingowe „Apple Music” i „TILDA”, integracja aplikacji, które można na bieżąco aktualizować, system sterowania głosem – naturalnego oraz poszerzonego o treści internetowe, a także – w przyszłości – możliwość pobierania z chmury informacji dotyczących pojazdu (personalizacja). Po raz pierwszy do otwarcia i uruchomienia



Passata można używać smartfonów (kompatybilne modele Samsunga). „App-Connect Wireless” – interfejs umożliwiający korzystanie z aplikacji na smartfona, dzięki MIB3 po raz pierwszy w Volkswagencie pozwala połączyć iPhone’a bezprzewodowo, poprzez „Apple CarPlay”.

„Volkswagen We”³⁾ – otwarty na nowe pomysły. „Volkswagen We” w nowym Passacie został jeszcze bardziej rozwinięty. „Volkswagen We” to cyfrowa platforma skupiająca łatwo dostępne mobilne usługi internetowe, która działa na zasadzie otwartego systemu stale wzbogacanego o nowe możliwości. Volkswagen podejmuje tu współpracę z partnerami zewnętrznymi specjalizującymi się w różnych dziedzinach, by tworzyć z nimi nowe usługi. Współpraca z lokalnymi start-upami, firmami i instytucjami pozwala oferować nowe usługi, jak np. „We Park” (bezzgotówkowa opłata za parkowanie) czy „We Deliver” (tzw. car access based services, prosty i bezpieczny dostęp usługodawców do pojazdu). Indywidualny „Volkswagen ID” umożliwi klientom marki dostęp do wszystkich usług Volkswagena, a przez to do bardzo szerokiego zakresu nowych informacji i serwisów bazujących na Internecie. Część z wyżej wymienionych usług będzie dostępna w późniejszym terminie.

„Digital Cockpit” – połączony z MIB3. Komputer i oprogramowanie MIB3 tworzą cyfrową całość z nowym zestawem cyfrowych wskaźników Passata. W porównaniu z poprzednim systemem („Active Info Display”) nowe cyfrowe wskaźniki są bardziej zaawansowane. Grafika jest prosta i odznacza się elegancją. Zwiększyła się również liczba funkcji. Za pomocą tylko jednego przycisku („View”) na nowej wielofunkcyjnej kierownicy można teraz łatwo i szybko wybrać żądany zestaw wskaźników spośród trzech dostępnych do wyboru.

Stylistyka nadwozia – LED-y jako źródło światła. Volkswagen rozwinął i wzbogacił stylistykę Passata. Zmieniono kształt zderzaków z przodu i z tyłu, wygląd osłony chłodnicy, a także napis „Passat” znajdujący się teraz pośrodku tylnej części nadwozia. Nowe diodowe reflektory, LED-owe światła do jazdy dziennej i przeciwmgłowe, a także LED-owe lampy z tyłu nadają autu nowy wygląd. Nowością są lakiery Lapis Blue, Bottlegreen i Sandgold. Wśród obręczy kół dostępnych do Passata znalazły się cztery nowe wzory – są to obręcze wykonane z lekkich stopów, w rozmiarze 17, 18 i 19 cali.



Stylistyka wnętrza – estetyka cyfrowego świata. Nowego Passata można rozpoznać we wnętrzu po nowych elementach dekoracyjnych i wzorach tapicerki, nowym wykończeniu drzwi, nowym kolorze oświetlenia oraz po zmienionych wskaźnikach i nowej wielofunkcyjnej kierownicy znajdującej się w wyposażeniu seryjnym. W miejscu analogowego zegarka na tablicy rozdzielczej znajduje się teraz elegancko podświetlany napis „Passat”. Na środkowej konsoli umieszczono duży otwarty schowek, który może służyć jako indukcyjna ładowarka do smartfonów (opcja), obok niego znajduje się wejście USB typu C. Ekrany „Digital Cockpit” i systemu multimedialnego tworzą w ciemności całość z podświetlanymi przyciskami na pojemnościowej kierownicy oraz z obiegającym wewnątrz auta stylowym podświetleniem dostępnym w 30 kolorach.

System dźwiękowy Dynaudio o mocy 700 wat . Duńska firma Dynaudio starannie dopasowała sprzęt muzyczny o mocy 700 wat do kabiny nowego Passata. Dzięki temu niezależnie z którego miejsca dochodzi dźwięk, ma on zawsze najwyższą jakość.



Pełna indywidualność

Wypożyczenie seryjne i dodatkowe

Nowe rodzaje wyposażenia. Wyposażeniu biznesowego modelu Volkswagena nadano nową strukturę. Podstawowe nosi teraz nazwę „Essence”, ponad nim znajduje się środkowa wersja wyposażenia o nazwie „Business”, najbogatszą zaś jest „Elegance”. Do „Business” i „Elegance” można dodatkowo zamówić stylistyczny pakiet „R-Line”. Oprócz nich nadal będzie dostępny, jako samodzielny model, Passat Alltrack (wszechstronne auto z napędem na cztery koła przystosowane do jazdy w terenie), a także Passat GTE. Volkswagen przygotował również limitowany do 2.000 egzemplarzy model specjalny – wyposażony w napęd na cztery koła Passat R-Line Edition w ekskluzywnym kolorze „Mondsteingrau”. W jego seryjnym wyposażeniu znajdują się jeden z dwóch najmocniejszych silników (TDI o mocy 176 kW/240 KM lub TSI osiągający moc 200 kW/272 KM) oraz system asystujący Travel Assist.

„Essence”. Nowa wersja wyposażenia jest bogatsza od poprzedniej noszącej nazwę „Trendline”. W skład wyposażenia „Essence” wchodzi reflektory i lampy w technologii LED, asystent hamowania awaryjnego „Front Assist” z funkcją rozpoznawania pieszych, tempomat, bezkluczykowy system uruchamiania pojazdu „Keyless Go”, system radiowy „Composition Colour” (MIB2) z instalacją telefoniczną (Bluetooth) oraz kierownica 3-ramienna, multifunkcyjna, obszyta skórą z funkcją Tiptronic (dla samochodów DSG) oraz aktywny system ochrony pasażerów „PreCrash Basic & Front”.

„Business”. Środkowa wersja wyposażeniowa nowego Passata oprócz wymienionego wyżej wyposażenia seryjnego „Essence” ma dodatkowo 16-calowe obręcze kół z lekkich stopów (typ „Sepang”), chromowane listwy wokół bocznych szyb, komfortowe fotele z przodu z podpórkami pod lędźwie (po stronie kierowcy w postaci fotela „ergoComfort” z regulacją elektryczną), dekoracyjne aplikacje we wnętrzu kabiny, czujnik deszczu oraz automatyczny system zmiany świateł z funkcją „Leaving home/Coming home”. Ponadto wersja „Business” różni się od wyposażenia typu „Essence” rodzajem tapicerki oraz ozdobnych aplikacji.

Do seryjnego wyposażenia tej wersji należą m.in. Pakiet Travel Assist (Lane Assist, Emergency Assist (dla DSG), System Traffic Jam Assist, Aktywny tempomat



ACC do 210 km/h (dla DSG z funkcją Stop & Go)), trzystrefowa klimatyzacja „Air Care Climatronic”, czujniki parkowania z przodu i z tyłu z wizualizacją na ekranie radia, Emergency call - automatyczne wzywanie pomocy oraz We Connect (ten sam opis co był przy essence)

W nowym Passacie wersja wyposażenia „Business” zastąpiła dotychczasową „Comfortline”.

„Elegance”. Nowa najbogatsza wersja wyposażenia Passata nosi nazwę „Elegance”. Można ją bez trudu rozpoznać z zewnątrz dzięki 17-calowym obręczom kół z lekkich stopów (typ „Istanbul”), chromowanym listwom z boku w dolnej części nadwozia oraz chromowanej listwie i zaślepkach w tylnym zderzaku. Kierowca i pasażer podróżujący Passatem w wersji „Elegance” siedzą w wygodnych fotelach. Środkową część przednich foteli oraz skrajnych siedzisk z tyłu pokryto ałcantarą, a ich boczki skórą („Vienna”). Fotele z przodu są podgrzewane. Poza tym do seryjnego wyposażenia tej wersji należą m.in. Pakiet oświetlenia Ambiente, lusterka zewnętrzne z oświetleniem i systemem obniżania lusterka po stronie pasażera podczas cofania (składane i podgrzewane, a od strony kierowcy – przyciemniane). Wyposażenie „Elegance” pojawia się w miejsce poprzedniego – „Highline”.

R-Line. Modele Passata w wersjach wyposażenia „Business” i „Elegance” można wzbogacić o elementy zawarte w pakietach R-Line. Zostały one opracowane przez Volkswagen R. W skład pakietu R-Line „Exterieur” wchodzi m.in. zderzaki i poszerzane progi w stylistyce „R”. Można również zamówić całociowy pakiet „R”, który oprócz elementów wystroju zewnętrznego zawiera podsufitkę w kolorze „Tytanowa czerń” (Titanschwarz), dekoracyjne panele „Dark Diamond Flag” („Business”) lub „Silver Rise” („Elegance”) na tablicy rozdzielczej, pedały wykonane ze szczotkowanej stali szlachetnej oraz tapicerkę foteli dopasowaną do sportowego stylu auta. Środkową część sportowo-komfortowych foteli Passata Business w tym wypadku pokryto materiałem „Carbon Flag” (przednie fotele i skrajne siedziska z tyłu), a boczki skórą „Vienna”. W Passacie Elegance w środkowej części przednich foteli i skrajnych z



tytu znajduje się skóra „Nappa”, a boczki wykonano ze skóry „Carbon Style”.

Passata Business i Elegance można ponadto zamówić ze sportowym pakietem R-Line, w którego skład wchodzi elektroniczna blokada mechanizmu różnicowego XDS, progresywny układ kierowniczy, przyciemniane szyby z tyłu oraz sportowe zawieszenie (nadwozie obniżone o około 15 mm).

Opcjonalne elementy wyposażenia oraz pakiety. Wersje wyposażenia oraz pakiety R-Line w nowym Passacie można wzbogacić o liczne elementy dodatkowe – pojedyncze oraz pogrupowane w pakiety. Zależnie od wyposażenia są to cztery nowe rodzaje obręczy kół z lekkich stopów: „Sebring” o średnicy 17 cali w kolorze „High Gloss Steel Dark”, obręcze 18-calowe „Liverpool” w kolorze „Adamantium Dark” lub czarne polerowane „Bonneville”, a także 19-calowe obręcze kół „Pretoria” w kolorze „Dark Graphite matt”. Inne elementy dodatkowego wyposażenia to wyświetlacz „Head-up”, stylowe oświetlenie wnętrza w 30 kolorach do wyboru, panoramiczny unoszony i otwierany dach, bogaty zestaw systemów asystujących, adaptacyjne zawieszenie „DCC”, nowe systemy multimedialne „Discover Media” i „Discover Pro” (każdy ze „Streaming & Internet”), system dźwiękowy „Dynaudio Confidence” o mocy 700 wat, nowe diodowe reflektory matrycowe „IQ.LIGHT” (seryjne w wersji „Elegance”), system zamykania i otwierania „Easy Open” (odblokowuje pokrywę bagażnika od zewnątrz, otwiera drzwi i uruchamia silnik bez kluczyka) oraz ogrzewanie postojowe.

Nowego Passata, w zależności od wersji, można wyposażyć w Pakiet Premium, składający się z takich elementów wyposażenia jak:

- dla wersji Essence - system Park Pilot - czujniki parkowania z przodu i z tyłu, klimatyzacja automatyczna Climatronic, trzystrefowa z filtrem antyalergicznym oraz panelem do sterowania z tyłu, Pakiet Siedzenia Komfortowe, Pakiet Światło - czujnik deszczu, czujnik zmierzchu
- dla wersji Business - system nawigacji satelitarnej Discover Media, We Connect+ usługi mobilne (bezpłatnie przez 3 lata), Pakiet Zimowy 1



- (podgrzewane siedzenia przednie, ogrzewane dysze spryskiwaczy przedniej szyby), System Keyless Access - bezkluczkowy dostęp i uruchamianie pojazdu
- dla wersji Elegance i Alltrack - system nawigacji satelitarnej Discover Media, We Connect+ usługi mobilne (bezpłatnie przez 3 lata), system Easy Open/Easy Close - bezkluczkowy dostęp i uruchamianie pojazdu, system bezdotykowego otwierania i zamykania pokrywy bagażnika, autoalarm z niezależnym zasilaniem (Back-up-Horn), funkcją dozoru wnętrza i czujnikiem przechyłu
 - dla wersji GTE- IQ. LIGHT reflektory LED Matrix, system Easy Open/Easy Close
 - bezkluczkowy dostęp i uruchamianie pojazdu, system bezdotykowego otwierania i zamykania pokrywy bagażnika, autoalarm z niezależnym zasilaniem (Back-up-Horn), funkcją dozoru wnętrza i czujnikiem przechyłu.

Osobne wersje modelu

„R-Line Edition”. Ekskluzywna specjalna wersja Passata Varianta nosi nazwę R-Edition i jest limitowana do 2.000 egzemplarzy. Pod maską Passata z tej serii może się znajdować jeden z dwóch najmocniejszych silników – TDI o mocy 176 kW/240 KM lub TSI osiągający moc 200 kW/272 KM. Passat R-Line Edition jest seryjnie wyposażony w napęd na cztery koła 4MOTION oraz w 7-biegową przekładnię dwusprzęgłową. Model ten jest lakierowany w ekskluzywnym kolorze „Mondsteingrau”. W kontraście do niego wiele elementów ma kolor czarny. W polerowanej czerni utrzymano dach lakierowany ręcznie w ramach skomplikowanego procesu, czarne są również spojler na krawędzi dachu, relingi i obudowy lusterek zewnętrznych. Polerowana czerń zdobi ponadto listwy wokół bocznych szyb, dyfuzor z tyłu nadwozia, obramowania reflektorów oraz listwy. Ten sam odcień nadano kloszom tylnych lamp, polerowana czerń to także kolor 19-calowych obręczy kół z lekkich stopów (typ „Pretoria”). Czerń dominuje również we wnętrzu samochodu: kierowca i pasażer siedzą na sportowych fotelach R-Line, środkową część foteli wykonano z eleganckiej skóry Nappa, a ich boczki ze skóry i tkaniny o fakturze włókna węglowego. Ze szrotkowanej stali zrobiono pedały Passata R-Line Edition, stalowe są też



listwy progowe ze znaczkiem R-Line. Stylowe podświetlenie wnętrza może mieć wiele kolorów. Poza tym Passata R-Line Edition wyposażono seryjnie w niemal wszystkie nowe urządzenia techniczne. Są wśród nich „Digital Cockpit”, system nawigacyjny „Discover Pro” z 9,2-calowym ekranem i obrazem startowym w stylistyce R-Line. Dzięki nowemu „App Connect Wireless” do samochodowych multimediów można pobrać – bezprzewodowo poprzez bluetooth korzystając z „Apple CarPlay” – aplikacje dostępne do iPhone’a. Inną nowością jest seryjny system „Travel Assist”. Do wyposażenia standardowego należą także matrycowe reflektory LED-owe „IQ.LIGHT”, kamera „Rear View” oraz adaptacyjne zawieszenie DCC w najnowszej wersji. Sportowy charakter modelu opracowanego przez dział Volkswagen R podkreśla funkcja „ESC off”, która służy do dezaktywacji elektronicznego systemu stabilizacji auta podczas jazdy na torze wyścigowym.

„GTE”. Passat GTE z hybrydowym zespołem napędowym typu plug-in jest osobną wersją modelową. Z zewnątrz GTE można rozpoznać m.in. po niebieskich zaciskach hamulcowych, po opracowanych specjalnie do tej odmiany Passata obręczach kół z lekkich stopów o średnicy 17 cali (typ „Montpellier”), blendach w kształcie trapezu na końcówkach układu wydechowego oraz po logo „GTE” w okolicach przednich słupków dachowych. Wnętrze Passata GTE wyposażono w system multimedialny „Discover Media”, trzystrefową klimatyzację „Air Care Climatronic”, fotele pokryte tapicerką z niebieskimi elementami oraz w pokrycie kierownicy z dziurkowanej skóry. (Dalsze informacje na temat Passata GTE od strony 16).

„Alltrack”. Samodzielną wersją modelu jest również Passat Alltrack z napędem na cztery koła. Opracowano go z myślą o kierowcach pokonujących prywatnie bądź służbowo duże odległości, używających auta także do ciągnięcia przyczepy i poruszających się nie tylko po drogach asfaltowych. Alltrack to model także dla tych, którzy cenią dobrą przyczepność, np. na ośnieżonych drogach podczas wypadu na narty. Alltrack to wszechstronne auto stworzone na bazie Passata Varianta, to crossover łączący cechy kombi i SUV-a. Do seryjnego wyposażenia Passata Alltracka należą zderzaki opracowane z uwzględnieniem terenowego wykorzystania auta, osłona



podwozia, poszerzane progi, także wyposażone w osłony, i poszerzane nadkola. Dzięki specjalnemu terenowemu trybowi jazdy, zmodyfikowanemu zawieszeniu, zwiększonemu prześwitowi oraz stałemu napędowi na cztery koła 4MOTION Passat Alltrack doskonale radzi sobie w terenie, który dotychczas był dostępny tylko dla aut typu SUV. Passat Alltrack jest przy tym wygodnym i szybkim autem do podróży na dalekich dystansach. Do wyboru są następujące silniki: benzynowy 2.0 TSI o mocy 200 kW/272 KM oraz dwa TDI o mocy 140 kW/190 KM i 176 kW/240 KM. Każdy Passat Alltrack jest wyposażany seryjnie w 7-biegową przekładnię dwusprzęgłową (DSG). Do standardu należą ponadto 17-calowe obręcze kół z lekkich stopów (typ „Ancona”), elektrycznie składane lusterka zewnętrzne, sportowa kierownica pokryta dziurkowaną skórą, zaślepki w kształcie trapezu w miejscu końcówek układu wydechowego oraz napis „Alltrack” na słupkach dachowych B.



Innowacyjne silniki i zawieszenie

Wszystkie silniki benzynowe (TSI)¹⁾ oraz diesle (TDI)¹⁾ są wyposażone w filtr cząstek stałych.

Zmodernizowany GTE i nowy 2.0 TDI Evo²⁾. Do nowego Passata będzie oferowanych osiem jednostek napędowych o mocy od 88 kW/120 KM do 200 kW/272 KM. Szczególny nacisk położono na bardzo mocno zmodernizowany hybrydowy zespół napędowy plug-in zastosowany w Passacie GTE – wyposażono go w akumulator o pojemności zwiększonej o 31 procent (13 kWh). Dzięki temu zasięg, jaki auto może pokonać korzystając wyłącznie z energii elektrycznej wzrósł do 57 km (wg WLTP) – wystarcza to do codziennej bezemisyjnej jazdy na większości miejskich tras. Passat wyposażony w nowy zespół hybrydowy plug-in o mocy 160 kW/218 KM, który składa się z akumulatora, dwusprzęgłowej przekładni DSG, silnika elektrycznego oraz z turbodoładowanego benzynowego silnika (TSI), już teraz spełnia normę emisji spalin Euro 6d dla nowych samochodów, która będzie obowiązywać dopiero od 2021 roku. Oprócz tego w ofercie znajdują się trzy silniki TSI o mocy 110 kW/150 KM, 140 kW/190 KM oraz 200 kW/272 KM. W gronie bardzo oszczędnych diesli debiutuje jednostka 2.0 TDI Evo uzyskująca moc 110 kW/150 KM. Ten czterocylindrowy silnik emituje znacznie mniej dwutlenku węgla niż porównywalne jednostki napędowe w poprzednim Passacie i jest prekursorem silników TDI nowej generacji. Trzy inne diesle oferowane do Passata osiągają moc 88 kW/120 KM, 140 kW/190 KM i 176 kW/240 KM. Wszystkie jednostki napędowe TSI i TDI spełniają normę emisji spalin Euro 6d-TEMP. Każdy silnik – TSI i TDI – jest wyposażony w filtr cząstek stałych, jednostki TDI mają ponadto katalizator SCR.



Hybrydowy zespół napędowy typu plug-in ze znacznie większym zasięgiem elektrycznym

Passat GTE¹⁾ i Passat Variant GTE¹⁾. Volkswagen znacznie zwiększył elektryczny zasięg Passata GTE z hybrydowym zespołem napędowym plug-in. W bezemisyjnym trybie „E-Mode”, nie wydając żadnych dźwięków, Passat GTE może przejechać do 55 km (Variant) lub 57 km (limuzyna) – zgodnie z pomiarami według normy WLTP. Elektryczny zasięg poprzedniego modelu mierzony według normy NEDC wynosił 50 km. W wypadku nowego Passata GTE elektryczny zasięg mierzony właśnie według NEDC wynosi około 70 km. Zalety zelektryfikowanego układu napędowego i komfortowej limuzyny do dalekich podróży sprawiają, że nowy Passat GTE należy do najbardziej ekonomicznych współczesnych samochodów klasy średniej.

Rozruch w trybie „E-Mode”. Hybrydowy zespół napędowy Passata GTE skonstruowano w taki sposób, aby auto mogło pokonywać krótsze dystanse, zwłaszcza w mieście, korzystając wyłącznie z energii elektrycznej. Dlatego gdy akumulator jest w pełni naładowany, Passat GTE po uruchomieniu działa zawsze w trybie elektrycznym „E-Mode”, stając się pojazdem bezemisyjnym. Dzięki możliwości pokonywania większych odległości w sposób bezemisyjny nowy hybrydowy zespół napędowy plug-in okazuje szczególnie przydatny dla kierowców mieszkających w mieście lub dojeżdżających spoza miasta do pracy. Nawet w takich metropoliach jak Berlin czy Paryż energia zgromadzona w akumulatorze większym o 31 procent (13,0 kWh zamiast 9,9 kWh) wystarcza do większości codziennych przejazdów, a więc pozwala poruszać się autem w trybie elektrycznym bez emitowania szkodliwych substancji. Ponadto, dzięki nowej konfiguracji hybrydowego trybu pracy znacznie uproszczono gospodarowanie energią elektryczną tak, żeby nawet pod koniec dalekiej podróży wystarczyło jej na bezemisyjny dojazd do celu wyznaczonego w mieście.

Współpraca silników elektrycznego i TSI. Na dalekich trasach i podczas jazdy z prędkością większą niż 140 km/h benzynowy silnik (TSI) nowego Passata GTE



jest wspierany przez wydajną jednostkę elektryczną. Zastrzyk energii elektrycznej pozwala, zwłaszcza w sportowym trybie „GTE”, uzyskać jeszcze lepszą dynamikę. Silnik TSI rozwija moc 115 kW/156 KM, jednostka elektryczna dostarcza dodatkowo 85 kW/115 KM. Oznacza to, że moc systemowa zespołu napędowego Passata GTE wynosi 160 kW/218 KM. Silnik elektryczny jest zaopatrywany w energię przez nowy litowo-jonowy akumulator wysokowoltowy umieszczony w podłodze pojazdu przed tylną osią. Przetwornica zamienia prąd stały z akumulatora w zmienny do zasilania silnika elektrycznego. Nowego Passata GTE wyposażono w 6-biegową przekładnię dwusprzęgłową (DQ400E) dostosowaną do specyfiki hybrydowego zespołu napędowego. Napęd jest przenoszony na koła przedniej osi.

Nowa konfiguracja trybów pracy. Passat GTE z naładowanym litowo-jonowym akumulatorem jest zawsze uruchamiany w trybie E-Mode. Wysokowoltowy akumulator modeli GTE może być zasilany tradycyjnie z zewnętrznej sieci lub podczas jazdy – przez silnik TSI albo w procesie odzyskiwania energii hamowania (rekuperacja). Żeby na zakończenie długiej trasy, już w obrębie docelowego miasta, auto mogło poruszać się tylko w trybie E-Mode, Volkswagen zmienił konfigurację trybów pracy hybrydowego zespołu napędowego upraszczając proces doładowywania akumulatora w czasie jazdy. Zamiast dotychczasowych pięciu trybów zastosowano trzy:

- E-Mode (jazda wyłącznie elektryczna)
- GTE (jazda sportowa z wykorzystaniem pełnej mocy systemowej)
- Hybrid (automatyczna zmiana z trybu E na silnik TSI)

Dwa stosowane dotąd tryby Battery Hold (zachowywał aktualny poziom naładowania akumulatora) i Battery Charge (ładowanie akumulatora za pośrednictwem silnika TSI) w nowym Passacie włączono do trybu Hybrid.

Tryb pracy „Hybrid” – z regulacją zapasu energii. Aby naładować akumulator podczas jazdy, kierowca za pośrednictwem przycisku „E-Mode” (obok dźwigni zmiany biegów) albo korzystając z systemu multimedialnego, aktywuje w menu funkcję „tryb pracy napędu”. Może tam wybrać tryb E-Mode albo Hybrid. Jeśli



dotknie pola Hybrid na ekranie pojawi się obraz baterii podzielonej na 10 pól (0 do 100 procent); wskazują one aktualny stan naładowania akumulatora.

Kierowca intuicyjnie dowiadyuje się w jakim stopniu akumulator jest naładowany – wskazuje to odpowiednia liczba podświetlonych na niebiesko pól na grafice przedstawiającej baterię. Jeśli np. akumulator jest naładowany w 40 procentach, niebieskie podświetlenie znajdzie się na czterech segmentach grafiki. Obok rysunku baterii widnieje symbol dwóch stylizowanych kół zębatach. Jeżeli kierowca go dotknie, uruchomi tryb manualny. Wtedy aktualny stan naładowania akumulatora zostanie utrwalony. Przy 40 procentach naładowania podświetlone zostaną, jak zaznaczono wyżej, cztery elementy na grafice baterii. Kierowca może teraz utrzymać aktualny stan akumulatora (stosuje znaczek równości), może zwiększyć ilość energii (strzałka wskazująca w górę), albo ją zmniejszyć do zdefiniowanego poziomu (strzałka skierowana w dół). Jeśli wciśnie znaczek wskazujący w górę i podniesie poziom energii np. do 70 procent (siedem podświetlonych pól) – akumulator będzie zasilany przez jednostkę TSI i poprzez rekuperację, a poziom naładowania będzie utrzymywany stosownie do stopnia (pola na ikonie baterii), który wybrał kierowca. Jeśli natomiast kierowca wybierze znaczek wskazujący w dół i np. tylko jedno pole na ikonie baterii, samochód będzie korzystał z energii aż do osiągnięcia minimalnego poziomu 10 procent energii wyznaczonego przez kierowcę.

„E-Mode” – samochód bezemisyjny. Jak wspomniano Passat GTE jest zawsze uruchamiany w trybie „E-Mode” (tylko gdy akumulator nie jest dostatecznie naładowany, albo przy bardzo niskich temperaturach zewnętrznych pracę od razu podejmuje silnik spalinowy TSI). Gdy poziom energii w akumulatorze osiągnie stan minimalny – podczas jazdy z prędkością większą niż 140 km/h, albo kiedy jest wykorzystywana wysoka moc silnika – układ napędowy Passata GTE przełącza się automatycznie w tryb „Hybrid”. Korzystając z przycisku „E-Mode” kierowca może ręcznie przywrócić bezemisyjny tryb pracy napędu, np. gdy prędkość jazdy spadnie poniżej 140 km/h. Ponieważ w trybie „E-Mode” samochód porusza się nie emitując niemal żadnych dźwięków, uwagę



przechodniów ma zwrócić generowany elektronicznie odgłos pracy silnika („e-Sound”), który pojawia się automatycznie w chwili uruchomienia zapłonu. Za pomocą przycisku znajdującego się w dolnej części konsoli środkowej „e-Sound” można wyłączyć, np. gdy kierowca manewruje autem w nocy w gęsto zamieszkaney okolicy.

Tryb „GTE” – sportowa strona Passata. Korzystając z przycisku „GTE” (po lewej stronie dźwigni zmiany biegów) kierowca łączy tryb pracy napędu noszący tę samą nazwę, co auto – Passat GTE ujawnia wtedy swoją najbardziej dynamiczną naturę. W sportowy sposób reagują pedał gazu, skrzynia biegów i układ kierowniczy, a system sterowania silnikiem dostosowuje się do pracy przy większym obciążeniu. W trybie „GTE” jednostka napędowa TSI oraz silnik elektryczny wspólnie wytwarzają tzw. boost, który pozwala na wykorzystanie pełnej mocy systemowej i maksymalnego momentu obrotowego zespołu napędowego. We wnętrzu auta zmienia się akustyka, ponieważ w trybie „GTE” aktywnie wytwarzany jest odpowiedni „GTE-Sound”. I wreszcie – w autach wyposażonych w opcjonalny system „DCC” (adaptacyjna regulacja zawieszenia) zawieszenie zostaje usztywnione.

Wybór profili jazdy – Pomędzy przyciskami trybów „GTE” i „E-Mode” znajduje się włącznik wyboru profili jazdy (z symbolem samochodu i napisem „Mode”, opcja). Do wyboru są profile „Eco” (wspiera oszczędną jazdę), „Comfort”, „Normal”, „Sport” i „Individual” (indywidualny dobór wszelkich parametrów pojazdu).

Zasilanie akumulatora energią z sieci – 2,3 lub 3,6 kW. Akumulator Passata GTE jest zasilany standardowo z zewnętrznego źródła prądu poprzez interfejs znajdujący się w przedniej części pojazdu (Plug-in). Korzystając ze standardowej sieci 230 V i seryjnego przewodu dostosowanego do przesyłu prądu zmiennego o mocy 2,3 kW akumulator można naładować do pełna – zakładając, że jest całkowicie opróżniony – w ciągu sześciu godzin i 15 minut. Używając tzw. wallboksa lub korzystając ze stacji ładowania prądem 360 V i opcjonalnego przewodu prądu zmiennego o mocy 3,6 kW czas ten skraca się do czterech



godzin. Procesem zasilania w energię automatycznie steruje ładowarka będąca elementem pojazdu, kierowca musi jedynie załączyć końcówkę przewodu – plug and play w najlepszym znaczeniu.

Trzy silniki TSI o mocy 150 KM, 190 KM i 272 KM.

1.5 TSI o mocy 110 kW/150 KM¹⁾. Czterocylindrowy benzynowy silnik o pojemności 1,5 litra z turbosprężarką i systemem odłączania części cylindrów (ACT) jest bardzo nowoczesną jednostką. Moc 150 KM uzyskuje między 5.000 a 6.000 obr/min. Silnik ten odznacza się wysoką kulturą pracy; swój maksymalny moment obrotowy o wartości 250 Nm uzyskuje już przy niskich obrotach 1.500/min. i utrzymuje do 3.500 obr/min. Zużycie paliwa według normy NEDC dla wersji z mechaniczną skrzynią biegów wynosi 5,2 l (118 g CO₂ na 1 km). Auto wyposażone w opcjonalną 7-biegową przekładnię DSG zużywa 5,1 l/100 km i emituje 117 g/km CO₂. Dla Varianta wartości te wynoszą: 5,3 l/100 km i 121 g CO₂ na 1 km (przekładnia mechaniczna) oraz 5,3 l/100 km i 120 g CO₂ na 1 km (DSG). Każdy Passat 1.5 TSI ma napęd na przednie koła.

2.0 TSI o mocy 140 kW/190 KM¹⁾. Jednostką o wyższej mocy jest benzynowy 2.0 TSI osiągający 140 kW/190 KM (w przedziale od 4.200 do 6.000 obr/min). Silnik ten jest oferowany w połączeniu z 7-biegową przekładnią dwusprzęgłową. Jego maksymalny moment obrotowy wynosi 320 Nm i jest uzyskiwany w przedziale od 1.500 do 4.100 obr/min. Passat w wersji sedan wyposażony w tę 190-konną czterocylindrową jednostkę napędową uzyskuje prędkość maksymalną 238 km/h. Zużycie paliwa w cyklu mieszanym według NEDC wynosi 6,3 l/100 km; odpowiadająca mu emisja dwutlenku węgla to 144 g/km. Passat Variant z tym silnikiem może poruszać się z maksymalną prędkością 232 km/h, zużywa 6,4 l benzyny na 100 km i emituje 146 g CO₂ na 1 km (w cyklu mieszanym, według NEDC).

2.0 TSI o mocy 200 kW/272 KM¹⁾. Najmocniejszy silnik nowego Passata rozwija moc 200 kW/272 KM (od 5.500 do 6.200 obr/min). Jak w wypadku wszystkich jednostek napędowych 2.0 TSI w Passacie jego pojemność wynosi 1.984 cm³.



Maksymalny moment obrotowy o wartości 350 Nm utrzymuje się w przedziale 2.000-5.400 obr/min. Przy 250 km/h prędkość maksymalna Passata limuzyny i Varianta jest ograniczana elektronicznie; tę samą prędkość osiąga Passat Alltrack z tym silnikiem. Wszystkie auta z jednostką napędową 2.0 TSI o mocy 272 KM mają 7-biegową przekładnię DSG i napęd na cztery koła. Zużycie paliwa według NEDC wynosi w wypadku limuzyny 7,0 l/100 km (160 g CO₂ na 1 km), a w wypadku Passata Varianta i Alltracka: 7,1 l/100 km i 163 g/km.

Cztery silniki TDI o mocy 120 KM, 150 KM, 190 KM i 240 KM

2.0 TDI Evo o mocy 110 kW/150 KM²⁾. Jednostka napędowa 2.0 TDI Evo (1.968 cm³) o mocy 110 kW/150 KM będzie zapewne jedną z najczęściej wybieranych przez nabywców Passata. Najnowszy TDI z serii EA288 dołączy do oferty w drugiej połowie roku. Zależnie od tego, z jaką skrzynią biegów współpracuje – mechaniczną 6-biegową czy 7-biegową DSG – sposób rozwijania mocy i momentu obrotowego przez ten silnik nieco się różni. W połączeniu z przekładnią mechaniczną maksymalna moc jest dostępna od 3.250 do 4.200 obr/min; maksymalny moment obrotowy o wartości 340 Nm jest natomiast do dyspozycji w przedziale od 1.600 do 3.000 obr/min. Wersja z dwusprzęgłową przekładnią DSG moc 150 KM uzyskuje między 3.000 a 4.200 obr/min, maksymalny moment obrotowy wzrasta w tym wypadku do 360 Nm (pomiędzy 1.600 a 2.750 obr/min).

- **Rozwiązania techniczne zastosowane w silniku 2.0 TDI Evo.**

Czterocyldrowy Evo wykazuje termodynamiczne zalety jednostek 2.0 i ma niskie opory tarcia wewnętrznego jak w silniku 1.6 z serii EA288. Od stosowanych dotychczas jednostek serii EA288 nowy TDI różni się pod względem technicznym m.in. tzw. wydajnym mechanizmem korbowym, kanałem dolotowym o większej średnicy, dwuobwodowym systemem regulacji temperatury i wydajniejszym układem oczyszczania spalin umieszczonym bezpośrednio przy silniku. Wydajny mechanizm korbowy polega m.in. na zmniejszeniu przekroju łożyska głównego i łożysk



korbowodów, zastosowaniu nowych pierścieni tłokowych i dysz chłodzących tłoki, optymalizacji zaworów i zastosowaniu pompy oleju o zmiennej wydajności. Elementy te wpłynęły na znacznie zmniejszenie tarcia wewnętrznego. Odporność termodynamiczna silnika zwiększyła się dzięki zastosowaniu stalowych tłoków i dłuższych korbowodów. Wymiana ładunku stała się efektywniejsza dzięki zmniejszeniu przeciwcisnienia spalin, zwiększeniu średnicy kanału dolotowego i optymalizacji turbosprężarki. Obudowa głowicy cylindrów wykonana z aluminium oraz modyfikacja wału korbowego doprowadziły do zmniejszenia masy silnika. Do zwiększenia efektywności działania przyczyniły się nowy dwuobwodowy układ chłodzenia (osobne chłodzenie bloku silnika i jego głowicy) oraz rozbudowa systemu zarządzania temperaturą (m.in. dołączana główna pompa wody i sterowana przepływem elektryczna pompa wody). Wszystkie te środki spowodowały łącznie znaczną redukcję emisji dwutlenku węgla. Zużycie paliwa i wartość emisji CO₂ Passata 2.0 TDI Evo i Passata Varianta 2.0 TDI Evo zostaną podane w drugiej połowie roku wraz z wprowadzeniem tych modeli do sprzedaży.

1.6 TDI o mocy 88 kW/120 KM¹. Jednostka napędowa o pojemności 1.598 cm³ to podstawowy turbodiesel oferowany do Passata. Jest standardowo łączony z 7-biegową przekładnią DSG. Maksymalną moc silnik ten osiąga w przedziale od 3.600 do 4.000 obr/min, a maksymalny moment obrotowy o wartości 250 Nm od 1.600 do 3.250 obr/min. Passat w wersji sedan wyposażony w tę jednostkę napędową rozwija prędkość 205 km/h, a Variant – 199 km/h. Zużycie paliwa w cyklu mieszanym według normy NEDC wynosi 4,2-4,1 l/100 km (limuzyna) i 4,4 l/100 km (Variant); emisja CO₂ to 109-107 g/km (Variant: 116 g/km).

2.0 TDI o mocy 140 kW/190 KM¹. 190-konny Passat 2.0 TDI również jest łączony standardowo z 7-biegową przekładnią DSG. W ramach opcji można do niego zamówić napęd na cztery koła 4MOTION. Maksymalną moc jednostka 2.0 TDI uzyskuje przy 3.500-4.000 obr/min. Od 1.900 obr/min rozwija maksymalny moment obrotowy o wartości 400 Nm; ta wysoka wartość utrzymuje się do 3.250 obr/min. Według NEDC napędzana na przednie koła limuzyna zużywa w



cyklu mieszanym 4,5 l paliwa na 100 km i emituje 117 g CO₂ na 1 km (4MOTION: 4,9 l/100 km i 129 g/km). W wypadku Varianta z napędem na przednie koła wartości te wynoszą 4,6 l/100 km i 120 g/km (4MOTION: 5,0 l/100 km i 132 g/km). Passat Alltrack z seryjnym napędem na cztery koła również jest wyposażony w 2-litrowy silnik TDI o mocy 190 KM. W cyklu mieszanym zużywa on 5,1 l oleju napędowego na 100 km i emituje 133 g CO₂ na kilometr.

2.0 TDI o mocy 176 kW/240 KM¹⁾. To najmocniejszy turbodiesel z bezpośrednim wtryskiem oferowany do nowego Passata; jego moc wynosi 240 KM i jest uzyskiwana przy 4.000 obr/min. Jednostkę tę wyposażono w moduł biturbo składający się z turbosprężarki spalinowej wysokiego i niskiego ciśnienia. Limuzyna z najmocniejszym silnikiem TDI uzyskuje prędkość maksymalną 247 km/h, a Variant – 241 km/h. Z uwagi na wysoki maksymalny moment obrotowy wynoszący 500 Nm (1.750 do 2.500 obr/min) Passat i Passat Variant z silnikami o mocy 240 KM są seryjnie wyposażane w napęd na cztery koła 4MOTION i w 7-biegową przekładnię DSG. Mimo dużej mocy jednostka ta zadowala się niewielką ilością paliwa: 5,8 l/100 km (limuzyna) i 5,9 l/100 km (Variant). Emisja CO₂ wynosi 151 i 156 g/km. Również ten silnik jest dostępny do Passata Alltracka: prędkość maksymalna wynosi 239 km/h, zużycie paliwa 5,9 l/100 km, a emisja dwutlenku węgla 157 g/km.

Adaptacyjne zawieszenie DCC zwiększa komfort i dynamikę jazdy

System DCC z możliwością indywidualnej konfiguracji. Nowy Passat jest wyposażony w ramach opcji – lub seryjnie w niektórych wersjach silnikowych – w adaptacyjne zawieszenie DCC. Zmodyfikowano je tak, żeby kierowca mógł je jeszcze precyzyjniej dostosować do własnego stylu jazdy i poczucia komfortu. Amortyzatory o zmiennej sile tłumienia nierówności mogą teraz – obok znanych dotąd ustawień w ramach profili jazdy Comfort, Normal lub Sport – działać bezstopniowo w jeszcze szerszym zakresie. Przy pomocy suwaka można bardzo precyzyjnie dobrać i zapisać osobiste ustawienia zawieszenia DCC. Można też ustawić stopnie pośrednie. Znany już zakres ustawień



poszerzono o nowe stopnie: poniżej tego o nazwie Comfort karoseria zostaje maksymalnie „odseparowana” od kół dzięki czemu komfort jazdy jest jeszcze wyższy.

Powyżej trybu Sport pojawia się teraz jeszcze bardziej „twarde” działanie amortyzatorów tak, by ruchy nadwozia były jak najmniejsze, a reakcje auta maksymalnie bezpośrednie.



Systemy asystujące i reflektory

Nowe systemy asystujące umożliwiają częściowo autonomiczną jazdę

IQ.DRIVE. Passat debiutuje z nowymi systemami asystującymi skupionymi pod marką IQ.DRIVE. Kryją się pod nią rozwiązania stosowane już dzisiaj, a w przyszłości dołączą nowe – wszystkie prowadzące do stworzenia auta poruszającego się autonomicznie. W nowym Passacie zastosowano najbardziej zaawansowane systemy asystujące z serii IQ.DRIVE. Zapewniają one kierowcom najwyższy stopień komfortu i bezpieczeństwa.

Częściowo automatyczna jazda do 210 km/h. Wśród nowych systemów asystujących dostępnych w zmodernizowanym Passacie znajdują się Travel Assist, Emergency Steering Assist oraz aktywny tempomat ACC z automatyczną regulacją prędkości i odległości. System Travel Assist został zastosowany po raz pierwszy właśnie w nowym Passacie. Umożliwia on częściowo automatyczną jazdę z dużymi prędkościami – do 210 km/h. To ogromny postęp w drodze ku stworzeniu autonomicznych pojazdów. Elementem Travel Assist jest system ACC z automatyczną regulacją prędkości jazdy. System reaguje na znaki ograniczenia prędkości, tablice oznaczające teren zabudowany, na zakręty, ronda i skrzyżowania dopasowując do nich prędkość jazdy.

Zestaw systemów asystujących. W skład IQ.DRIVE wchodzi także znane już technologie, niektóre z nich są elementami nowych systemów asystujących. Należy do nich asystent zmiany pasa ruchu Side Assist z funkcją wspomagającą wyjazd z miejsca parkingowego, system Lane Assist utrzymujący samochód na wybranym pasie ruchu, Front Assist z funkcją rozpoznawania pieszych, powodujący awaryjne hamowanie, a także system Trailer Assist ułatwiający manewrowanie samochodem z przyczepą oraz Park Assist wspomagający parkowanie. Jeśli z powodów zdrowotnych kierowca nie będzie mógł sprawować kontroli nad pojazdem, przejmie ją Emergency Assist, który wyhamuje auto aż do całkowitego zatrzymania.

Travel Assist

Częściowo automatyczna jazda do 210 km/h. Podobnie jak w wypadku starszego systemu, który ułatwiał poruszanie się autem w korku drogowym, także w Travel Assist



aktywny tempomat (ACC) oraz system Lane Assist utrzymują samochód na obranym torze jazdy. Do tej pory, w ramach asystenta jazdy w korku, ACC i Lane Assist pozwalały na automatyczną jazdę z maksymalną prędkością 60 km/h. Travel Assist w nowym Passacie umożliwia po raz pierwszy częściowo automatyczną jazdę z prędkością do 210 km/h. Travel Assist uruchamia się poprzez wielofunkcyjną kierownicę – błyskawicznie i korzystając tylko z jednego przycisku w jej lewym ramieniu. Jeśli Travel Assist został włączony, umożliwia częściowo automatyczne poruszanie się pojazdu na tzw. poziomie 2 w skali od 0 do 5 oficjalnie uznanych stopni automatycznej jazdy. Ze względu na przepisy prawa, a także z powodu bezpieczeństwa, kierowca poruszający się autem na 2. poziomie automatycznej jazdy musi sprawować stałą kontrolę nad działaniem systemu. Aby spełnić ten warunek Travel Assist czuwa nad tym, by kierowca stale miał ręce na kierownicy. W nowym Passacie jest to wygodniejsze niż kiedykolwiek – za sprawą pierwszej pojemnościowej kierownicy Volkswagena. Wystarczy, że kierowca jedynie jej dotknie, a „pojemnościowa” powierzchnia za pośrednictwem „hand-off detection” rozpozna, że kierowca nadal sprawuje kontrolę nad samochodem. Wcześniej, aby potwierdzić tę kontrolę, kierowca musiał wykonać lekki ruch kierownicą. Ponadto, jeśli kierowca na dłużej niż 10 sekund zdejmie ręce z kierownicy zostanie upomniany sygnałami ostrzegawczymi (graficznymi, akustycznymi, szarpnięciem hamulców). Najpóźniej wtedy powinien zareagować i mocno chwycić kierownicę, w przeciwnym razie zadziała system Emergency Assist, który spowoduje automatyczne zatrzymanie się samochodu.

Nowy seryjny system wzmacniający siłę hamowania

Skonfigurowany tak, by szybciej się zatrzymać. Volkswagen udoskonalił działanie elektromechanicznego systemu wzmacniającego siłę hamowania (eBKV). W Passacie był on dotąd stosowany jedynie w hybrydowym GTE, teraz jest dostępny seryjnie we wszystkich wersjach Passata, znacznie zwiększając komfort i bezpieczeństwo. eBKV sprawia z jednej strony, że hamulce auta reagują jeszcze szybciej niż dotąd, z drugiej nowy elektromechaniczny system zwiększa jakość działania systemów asystujących. Zalety są oczywiste – aktywny tempomat ACC regulujący odległość od poprzedzającego samochodu, reaguje w sposób przyjemniejszy dla kierowcy, ponieważ dozuje siłę



hamowania z większym wyczuciem. W połączeniu z seryjnym systemem Front Assist z funkcją rozpoznawania pieszych może on też (w ramach swoich możliwości) skrócić drogę hamowania nawet o 33 procent (w wypadku opóźnienia z 30 do 0 km/h). W optymalnym przypadku zmniejsza wtedy ryzyko potrącenia pieszego albo redukuje siłę uderzenia.

ACC z wyprzedzającą regulacją prędkości jazdy

Częściowo automatyczne utrzymywanie kierunku jazdy wzdłuż pasa ruchu. Aktywny tempomat ACC najnowszej generacji działa w sposób wyprzedzający. Dotychczas w Passacie system ten jedynie utrzymywał zadaną odległość od auta jadącego z przodu – ustawiało się żądaną prędkość jazdy, a samochód przyspieszał i hamował automatycznie. Nowy Passat również ma tę wypróbowaną funkcję. Jednak teraz, w ramach wyposażenia dodatkowego, można zamówić nowy rodzaj aktywnego tempomatu ACC, który reguluje prędkość z pewnym wyprzedzeniem. W połączeniu z nawigacją i systemem rozpoznawania znaków drogowych reaguje on na zmienne parametry, jak np. pojawiające się przy drodze nakazy ograniczenia prędkości jazdy.

Współdziałanie czujników. Aktywny tempomat ACC z wyprzedzającą regulacją prędkości jazdy, dzięki danym dotyczącym trasy przejazdu oraz informacjom GPS pochodzącym z systemu nawigacyjnego, oblicza pozycję auta i jeszcze zanim wjedzie ono w zakręt, na rondo, skrzyżowanie, bądź zanim minie znak ograniczenia prędkości czy tablicę oznaczającą teren zabudowany – zmniejsza prędkość jazdy samochodu. ACC reaguje na znaki korzystając też z kamery (nowej generacji MFK 3.0) i także zmniejsza prędkość jazdy jeśli kamera „zauważy” odpowiedni znak. Po wyjeździe ze strefy ograniczonej prędkości aktywny tempomat ACC powoduje ponowne automatyczne przyspieszenie samochodu do prędkości dozwolonej na danym fragmencie drogi. Radarowy czujnik stosowany w dotychczas znanym systemie ACC czuwa nad bezpieczeństwem monitorując obszar przed autem i regulując odległość do pojazdu jadącego z przodu. Jeśli w Passacie zamontowano dwusprzęgłową przekładnię DSG, system ACC może pełnić dodatkowe funkcje wspierając kierowcę podczas jazdy w korku – ponieważ auto z DSG może także automatycznie ruszać z miejsca. W ten sposób



najnowszy system ACC przestał być bierny, a stał się aktywny, zwiększając zarówno komfort, jak i bezpieczeństwo jazdy. Oczywiście, kierowca zawsze może przejąć nad nim kontrolę naciskając na pedał gazu lub hamulca.

Lane Assist

Częściowo automatyczne utrzymywanie kierunku jazdy w poprzek pasa ruchu. Passat jest oferowany z seryjnym systemem Lane Assist utrzymującym auto na wybranym pasie ruchu. System wykonuje korygujące ruchy kierownicą, jeśli uzna, że samochód zjeżdża z wybranego pasa. Dzięki kamerze umieszczonej w górnej części przedniej szyby system ten rozpoznaje linie wyznaczające pas. W Passacie zastosowano nową wielofunkcyjną kamerę MFK 3.0, dzięki której Lane Assist jeszcze sprawniej wykonuje swoje zadanie. To dlatego, że ma on nową funkcję „Road-Edge”, dzięki której rejestruje nie tylko linie namalowane na asfalcie, lecz także krawędź pobocza porośniętego trawą.

Emergency Steering Assist

Bezpieczniejszy manewr omijania. Passat jest pierwszym modelem Volkswagena, w którym zastosowano nowy system Emergency Steering Assist. Uaktywnia się on automatycznie, jeśli kierowca zostanie zmuszony do ominięcia przeszkody na drodze. Jeżeli umieszczony z przodu auta radarowy czujnik „wykryje” przeszkodę, ostrzeże kierowcę o niebezpieczeństwie odpowiednim znakiem graficznym lub dźwiękowym. Typowym przykładem takiej sytuacji jest jadący z przodu i nagle ostro hamujący pojazd. Nadjeżdżający z tyłu kierowca intuicyjnie próbuje go ominąć. W nowym Passacie, dzięki ingerencji w działanie układu hamulcowego, manewr ten jest bardziej płynny i łatwiejszy do kontrolowania. Podczas szybkiego wjazdu na pas ruchu, którym pojazd poruszał się pierwotnie system stabilizuje samochód i w ramach swoich możliwości zapobiega ewentualnemu obróceniu się go wokół własnej osi. Nowy Emergency Steering Assist znacznie zwiększa poziom aktywnego bezpieczeństwa na drogach zwykłych i szybkiego ruchu.



Inteligentny system reflektorów

IQ.LIGHT – matrycowe reflektory diodowe. Jako drugi model po Touaregu w ofercie Volkswagena, nowego Passata można wyposażyć (opcja) w LED-owe reflektory matrycowe. Pozwalają one m.in. na interaktywne sterowanie strumieniem światła, przez co nocna jazda staje się bardziej komfortowa i bezpieczna. W LED-owych reflektorach zastosowano zestaw pojedynczych diod (matrycę), z których każdą można aktywować oddzielnie. Światła drogowe i mijania powstają jako wynik działania dwóch systemów projekcyjnych. Wewnętrzny moduł składa się z siedmiu diod LED zapewniających podstawowe oświetlenie; pięć kolejnych diod wytwarza dodatkowe światło. Moduł zewnętrzny to interaktywny reflektor matrycowy, zwany także modułem pikselowym. Światło emitują w nim 32 diody, z których każdą można włączać osobno i które umieszczono na specjalnej płycie. Tworzą one diodową matrycę. Światło kierunkowskazów, do jazdy dziennej oraz postojowe także jest emitowane przez diody. LED-y kierunkowskazów – rozbłyskujące kolejno od środka ku krawędziom reflektora – tworzą wąski pas w jego górnej części. Jeśli nie są wykorzystywane w funkcji kierunkowskazu pełnią rolę świateł do jazdy dziennej; dołączają do nich wtedy cztery kolejne diody znajdujące się w systemie projekcyjnym. LED-y w funkcji świateł do jazdy dziennej mogą też błyszczeć przytłumionym światłem pełniąc rolę świateł obrysowych. W zewnętrznej części pod obudową reflektora znajduje się logo IQ. LIGHT, dzięki któremu można poznać, że są to reflektory matrycowe.

Interaktywne funkcje oświetlenia. Za pośrednictwem 44 diod należących do dwóch systemów projekcyjnych można realizować różne, także interaktywne funkcje. Sterownik, który to umożliwia wykorzystuje sygnały z kamery umieszczonej z przodu samochodu, cyfrowe mapy systemu nawigacyjnego, sygnały GPS, informacje o kącie odchylenia kierownicy oraz dane o aktualnej prędkości jazdy. Dzięki nim w ułamku sekundy i z ogromną precyzją sterownik włącza poszczególne diody, aby jak najlepiej oświetliły drogę. Za pośrednictwem Dynamic Light Assist kierowca uruchamia automatyczne światła drogowe, popychając w tym celu do przodu dźwigienkę po lewej stronie kierownicy. Cała reszta, a więc światła mijania, funkcja zapobiegająca oślepianiu innych uczestników ruchu, światła do jazdy w mieście czy też te używane na autostradzie uruchamia się automatycznie. Ponieważ oparte na informacjach



pochodzących z kamery matrycowe reflektory zapewniają zawsze największą jasność światła, sprawiają, że osoby, przedmioty, inne pojazdy czy zwierzęta są widoczne lepiej niż dzieje się to w wypadku konwencjonalnych reflektorów, które w nocy oświetlają obiekty nie aż tak dobrze, a to z kolei powoduje, że są one zauważane później. Nowe matrycowe reflektory „IQ.LIGHT” mają łącznie osiem zastosowań: działają jako światła do jazdy w mieście, poza miastem, jako światła autostradowe, dynamiczne światła doświetlające zakręty, matrycowe częściowe światła drogowe, jako światła drogowe, zapobiegające odbijaniu się światła od tablic drogowych oraz działają w trybie podróży (podczas jazdy w krajach, w których obowiązuje ruch lewostronny).

LED-owe lampy z tyłu

Zmienny wzór diod. LED-y są stosowane seryjnie w nowych tylnych lampach Passata. Ich kształt, a także niepowtarzalny układ diod sprawiają, że także w nocy Passata nie da się pomylić z innym autem. W najbogatszej wersji LED-owych lamp diody układają się we wzór sześciu tzw. skrzydeł. Są one obramowane diodowymi paskami tworzącymi światła obrysowe (u góry, u dołu i na zewnątrz) oraz przez pas diod tworzących kierunkowskaz (na samej górze). Trzy „skrzydła” w funkcji światel pozycyjnych są ułożone dłuższym bokiem na dół, a trzy w funkcji światel hamowania – w górę. Jeśli kierowca naciśnie pedał hamulca wyłączą się trzy „skrzydła” tworzące tylne światła, a włączą te trzy, które tworzą światła „stop” – dzięki temu powstaje doskonale widoczny efekt „mrugania”. Funkcję tę – przejętą z Touarega – oferuje jedynie Volkswagen. Podobnie jak matrycowe reflektory, również tylne lampy diodowe w swojej najbogatszej wersji mają kierunkowskaz, którego diody zapalają się kolejno wywołując charakterystyczny efekt wizualny.

Coming Home/ Leaving Home. Podczas otwierania i zamykania Passata po zmroku kierowca może podziwiać świetlną animację realizowaną w ramach funkcji Coming Home/Leaving Home. Najpierw uruchamia się kierunkowskaz, którego diody dwukrotnie zapalają się po kolei od środka reflektora ku jego brzegom, potem rozbłyskują trzy czerwone diodowe „skrzydła” z tyłu, a na koniec – również na



czerwono – krawędzie tylnych lamp. Na zakończenie animacji wszystkie świecące na czerwono diody wyłączają się po kolei.

Technologia LED dostępna w wyposażeniu seryjnym

Seryjne diody w Passacie. Diody LED zastosowano nawet w podstawowej wersji nowego Passata. W seryjnym reflektorze światła mijania i drogowe, a także te do jazdy dziennej i postojowe są realizowane przez diody emitujące jasne białe światło. Światła przeciwmgłowe oraz te umieszczone w zderzaku i doświetlające zakręty także zawierają elementy technologii LED. W tylnych lampach znajdują się wyłącznie diody.



Connected Community

Systemy multimedialne nowej generacji

Bardziej cyfrowe, lepiej współdziałające, bardziej intuicyjne. Volkswagen dokonał w nowym Passacie głębokiej cyfryzacji urządzeń informacyjnych oraz systemów obsługi auta. Passat jest pierwszym modelem marki wyposażonym w modułowy system multimedialny (MIB3) trzeciej generacji. W aucie zastosowano również najnowszą wersję systemu Digital Cockpit; cyfrowe wskaźniki oraz urządzenia wchodzące w skład MIB tworzą teraz całość. Ponieważ MIB3 wyposażono w przeznaczoną specjalnie do niego kartę SIM, kierowca może zawsze korzystać z Internetu. Dla samego auta i jego pasażerów ta Online Connectivity Unit (OCU) jest interfejsem umożliwiającym dostęp do „Volkswagen We”³⁾ – nowej internetowej platformy oferującej liczne usługi online.

Digital Cockpit

Znacznie łatwiejszy w obsłudze. W ramach wyposażenia dodatkowego w nowym Passacie jest dostępny Active Info Display drugiej generacji, czyli nowy Digital Cockpit. W porównaniu z poprzednim systemem jego cyfrowe wskaźniki są bardziej zaawansowane. Grafika jest prosta i odznacza się elegancją. Zwiększyła się również liczba funkcji. Digital Cockpit z ekranem o przekątnej 11,7 cala jest teraz bardziej czytelny, ma większą rozdzielczość, jest jaśniejszy, zapewnia większy kontrast i ma bardziej intensywne kolory. Za pomocą przycisku „View” na wielofunkcyjnej kierownicy kierowca może teraz łatwo i szybko wybrać żądany zestaw wskaźników:

Zestaw 1/cyfrowe zegary. Obrotomierz (po lewej stronie) i prędkościomierz (po prawej) pojawiają się jako interaktywne tarcze. W ich obrębie mogą znaleźć się dodatkowe pola informacyjne wybrane przez kierowcę. Pomiędzy obrotomierzem i wskaźnikiem prędkości również znajduje się wyświetlacz informacji wybrany przez kierowcę.

Zestaw 2/pola informacyjne. Korzystając z przycisku „View” kierowca jednym ruchem może zmienić cyfrowe tarcze na pola, na których będą się pojawiać żądane przez niego informacje. Także tutaj w centrum znajduje się dowolnie wybrany wskaźnik.



Zestaw 3/ekran z jedną funkcją. Kolejne przyciśnięcie „View” powoduje, że na całym ekranie ukaże się mapa nawigacji. Dane na temat prędkości pojawiają się wtedy na dole monitora.

Multimedia trzeciej generacji

Stały dostęp do Internetu. Modułowy system multimedialny trzeciej generacji (MIB3) został mocno rozbudowany. W chwili wprowadzenia Passata na rynek w ofercie znajdują się systemy radiowonawigacyjne Discover Media (ekran 8,0 cali) i Discover Pro (ekran 9,2 cala) – każdy z funkcją „Streaming & Internet”. Oprócz nich będzie dostępny system radiowy Composition z ekranem o przekątnej 6,5 cala. Ważną różnicą w stosunku do MIB2 jest zastosowanie Online Connectivity Unit z wbudowaną kartą SIM. Dzięki niej na pokładzie Passata jest zawsze dostępny Internet, o ile tylko kierowca zgłosi auto w systemie. Zgłoszenie zostaje potwierdzone niewielką ikoną kuli ziemskiej, której kolor zmienia się po zalogowaniu auta w sieci. OCU ma wiele zalet. Dzięki niej można m.in. korzystać z internetowych usług We Connect i We Connect Plus oraz ze streamingu muzyki bez potrzeby podłączania smartfona do samochodowych multimediiów albo korzystania z dodatkowej karty SIM.

Nowy ekran główny. W nowym Passacie rozbudowano intuicyjne sterowanie menu systemu multimedialnego MIB3. W wypadku Discover Pro kierowca, korzystając ze skonfigurowanego w nowy sposób ekranu głównego może sterować niemal wszystkimi funkcjami multimediiów zgrupowanymi czytelnie na dwóch poziomach. Są to takie funkcje, jak: stylowe oświetlenie wnętrza, App-Connect, Apps and Services, ogrzewanie postojowe, zdjęcia, e-Manager (Passat GTE), systemy asystujące, funkcja: pojazd, pomoc (wsparcie przy obsłudze), klimatyzacja, dźwięk, Media Control, media, nawigacja, użytkownik/zarządzanie, radio, ustawienia oraz telefon. Kierowca konfiguruje tylko kolejność poszczególnych funkcji – podobnie jak robi się to z aplikacjami na ekranie smartfona. Obsługa multimediiów Passata jest więc bardzo prosta. Volkswagen zastosował tu technologię z Touarega, przejmując też wygląd ekranu.



Nowe menu systemu nawigacyjnego. Podczas tworzenia nowego menu nawigacji również chodziło o możliwość jak najbardziej intuicyjnej obsługi. Dlatego z lewej strony znajdują się teraz cztery małe symbole, korzystając z nich kierowca może wejść do zakładki „cel”, „ostatnie cele”, „trip overview” (interaktywna trasa) i „ulubione” (zapamiętane cele). Nowością jest tu zakładka „trip overview”: jeśli nawigacja jest uruchomiona – nawet gdy na ekranie widoczna jest mapa – z lewej strony jako „trip overview” zawsze wyświetla się stylizowany obraz trasy (pionowa belka). Dzięki pozyskiwanym z Internetu informacjom o sytuacji na drogach kierowca jest ostrzegany o utrudnieniach oraz zyskuje wiedzę na temat Points of Interest (POI). Jeśli skorzysta z pola POI – np. oznaczającego restaurację – wyświetlą się informacje szczegółowe. Z poziomu POI można też bezpośrednio zadzwonić, żeby np. zarezerwować stolik.

Usługi streamingowe. Za pośrednictwem systemu multimedialnego kierowca może bardzo łatwo połączyć się ze swoim kontem streamingowym na Apple Music czy TIDAL – wystarczy, że raz się tam zaloguje. System multimedialny w Passacie jest pierwszym urządzeniem nieopracowanym przez Apple, które po zalogowaniu się za pomocą konta Apple umożliwia korzystanie z Apple Music, a więc zapewnia dostęp do playlisty i ulubionych utworów. Pamięć potrzebną do skorzystania ze streamingu czy usług internetowych można dokupić bezpośrednio poprzez system multimedialny w Volkswagen Partner Cubic Telekom albo pobrać za pośrednictwem WLAN Tethering.

Radio internetowe i sieć bezprzewodowa. Dzięki funkcji „Webradio”, oprócz nadajników FM i DAB, można korzystać z internetowych stacji radiowych. Możliwe jest więc słuchanie ulubionych stacji z całego świata. Pasażerowie podróżujący Passatem mogą ponadto połączyć bezprzewodowo z Internetem swoje smartfony, tablety, e-booki czy inne urządzenia tego rodzaju. W nowym Passacie na Internecie opiera się także funkcja sterowania multimediami przy pomocy naturalnych komend głosowych. Dla kierowców zawodowych ważna okaże się możliwość dyktowania SMS-ów; odebrane wiadomości zostają z kolei głośno odczytane przez system.

Bezprzewodowy App-Connect. App-Connect – czyli dostęp do aplikacji smartfona w samochodowych multimediami – można (to nowość w Volkswagenie) aktywować



beprzewodowo za pomocą bluetootha; jest to możliwe w wypadku iPhone'ów Apple'a. Apple CarPlay uruchamia się automatycznie, gdy kierowca lub jeden z pasażerów wsiądą do samochodu z iPhone'm, który już raz kiedyś wcześniej łączył się z systemem. Kompatybilne smartfony można zasilać energią indukcyjnie, korzystając z nowej, dostępnej w ramach opcji ładowarki umieszczonej na środkowej konsoli samochodu.

Naturalne sterowanie głosem. „Hallo Volkswagen” – to krótkie zawołanie wystarczy, żeby Passat zaczął reagować na polecenia głosowe. Odzewem ze strony samochodu są wtedy słowa „Tak, proszę?” informujące o aktywacji tej funkcji. Głosem można obsługiwać wszystkie ważne urządzenia w samochodzie – nawigację, telefon i radio. Wystarczy np. powiedzieć: „Chcę pojechać do Warszawy na ulicę Marszałkowską”, żeby aktywować w nawigacji odpowiednią trasę. Polecenia głosowe są przetwarzane w chmurze i tam rozpoznawane; oczywiście sterowanie głosem działa również offline, w uproszczonym trybie. Dzięki internetowemu połączeniu kierowca i siedzący obok pasażer mogą przywoływać na głos żądane informacje czy podawać cele nawigacji. Dzieje się to równie spontanicznie jak podczas korzystania ze smartfonów.

Volkswagen We ³⁾ – nowa marka skupiająca usługi internetowe

MIB3 i Volkswagen We jako jeden system. Sposób korzystania ze środków transportu zmienia się błyskawicznie.auta współdziałają z siecią, można ich używać w ramach nowych nieznanych dotąd usług dostosowanych do indywidualnych potrzeb – w centrum tego świata znajduje się teraz człowiek. Passat wyznacza w tej dziedzinie nowe standardy. Multimedia trzeciej generacji służą w nim jako internetowy interfejs otwierający drogę do interaktywnego świata informacji i usług. „Volkswagen We” to cyfrowa platforma skupiająca usługi mobilne i umożliwiającą łatwe korzystanie z nich. Jest to otwarty system, stale wzbogacany o nowe możliwości (nie wszystkie wymienionych poniżej usług są dostępne na polskim rynku). To swego rodzaju ekosystem łączący różne sfery – „Volkswagen We” działa w samym aucie i wokół niego, tworzy połączenie między samochodem a smartfonem, a także pomiędzy użytkownikiem i samochodem a zewnętrznym światem informacji i usług. Po jednokrotnym zalogowaniu się w „Volkswagen We” użytkownik otrzymuje własny



Volkswagen ID. Dzięki niemu kierowca Passata może np. korzystać z usług mobilnych takich, jak We Connect czy We Connect Plus (zależnie od wyposażenia samochodu).

In-Car Shop. Za pośrednictwem systemu multimedialnego w Passacie można zamawiać pakiety (i oczywiście przedłużać ich ważność) umożliwiające korzystanie z różnych usług internetowych. Oferuje je partner Volkswagena – Cubic Telekom, innowacyjny start-up z Dublina. W In-Car Shop można pobrać aplikacje, jak np. We Park czy We Experience, by następnie używać ich jako rozszerzenia funkcji samochodowych multimediiów.

Pobierać można też aktualizacje tych aplikacji. Przedłużenie abonamentu umożliwiającego korzystanie z We Connect Plus również można wykupić za pośrednictwem In-Car Shop.

We Connect w Passacie. We Connect należy do seryjnego wyposażenia Passata i umożliwia korzystanie z coraz bogatszej oferty usług internetowych; jego działanie nie jest ograniczone w czasie. Do jego funkcji w Passacie należą: mobilny klucz (otwieranie i uruchamianie samochodu poprzez smartfon), wzywanie pomocy drogowej, dostarczanie informacji, pomoc ratunkowa, status samochodu, drzwi i światła, automatyczne powiadamianie o wypadku, informacja o stanie pojazdu, dane dotyczące jazdy, miejsce parkowania, planowanie terminu przeglądu serwisowego, personalizacja online, In-Car Apps w In-Car Shop oraz hotspot bezprzewodowy. Jako In-Car Apps można pobierać bezpośrednio poprzez multimedia i instalować serwisy We Park, We Experience, App-Connect (seryjny w Niemczech), We Deliver oraz cyfrową książkę obsługi.

We Connect Plus w Passacie. We Connect Plus będzie oferowany w ramach opcji jako pakiet premium dający kierowcy jeszcze więcej możliwości. We Connect Plus należy w Niemczech (przez ograniczony czas, który można przedłużyć) do wyposażenia seryjnego. Oprócz funkcji skupionych w We Connect zawiera też dodatkowe: informacja o okolicy, informacja o prędkości, sygnały dźwiękowe & świetlne, internetowe ostrzeżenie o kradzieży, internetowe uruchamianie ogrzewania postojowego, otwieranie & zamykanie oraz – w Passacie GTE – godziny wyjazdu, klimatyzacja oraz ładowanie (sterowane poprzez e-Manager). We Connect Plus zawiera również: internetowe informacje o ruchu drogowym i o niebezpieczeństwie, internetowe



obliczanie trasy przejazdu, stacje benzynowe, stacje ładowania, internetową aktualizację map, miejsca parkingowe, internetową obsługę głosową, radio internetowe, Apple Music i TIDAL. Do In-car Apps można też dołączyć np. Amazon Alexa.

We Connect Fleet w Passacie. Dla firm dysponujących własnym parkiem samochodowym oraz dla osób prowadzących samodzielną działalność gospodarczą Volkswagen przygotował We Connect Fleet – pakiet zawierający cyfrowe książki przebiegu i tankowań, monitoring efektywności jazdy, pozycjonowanie GPS i przebieg trasy, analizę zużycia paliwa oraz system zarządzania serwisem. Pozwala to przedsiębiorcom oszczędzić czas i pieniądze.

Personalizacja dzięki danym w chmurze. W połączeniu z We Connect smartfon staje się czymś na kształt pilota do obsługi mobilnej centrali informacyjnej. Zamknięcie samochodu z odległości, pobranie informacji o tym ile kilometrów zasięgu jeszcze pozostało, czy też zlokalizowanie własnego pojazdu albo aut flotowych – wszystko to będzie można zrobić poprzez smartfon. Niezależnie od tego, czy użytkownik korzysta z We Connect, We Connect Plus czy z We Connect Fleet – w systemie, jak zaznaczono wyżej, loguje się tylko raz za pomocą własnego Volkswagen ID, uzyskując od razu dostęp do wszystkich usług internetowych. Dzięki Volkswagen ID, który korzysta z danych zgromadzonych w chmurze, w przyszłości kierowca będzie rozpoznawany także w innych pojazdach, a nie tylko w swoim własnym. Auto, po odczytaniu danych, automatycznie ustawi wtedy wszelkie funkcje zgodnie z upodobaniami tego konkretnego użytkownika.

Mobilny klucz. W przyszłości smartfon będzie pełnił również funkcję samochodowego kluczyka. Także w tym wypadku rolę interfejsu odegra system We Connect. Smartfon zostanie przygotowany do tej nowej funkcji dzięki aplikacji We Connect i autoryzowany przez system multimedialny oraz TAN. Mobile Key będzie kompatybilny ze smartfonami Samsunga korzystającymi z systemu operacyjnego Android. Aby wykorzystać smartfon jako klucz nie potrzeba połączenia radiowego. Żeby otworzyć Passata wystarczy przysunąć smartfon do klamki, podobnie jak to się dzieje w wypadku systemu Keyless Access służącego do otwierania i uruchamiania



auta. Aby uruchomić silnik smartfon należy położyć w przeznaczonym do tego miejscu koło dźwigni zmiany biegów. Mobile Key można udostępnić także przyjaciołom czy członkom rodziny – wtedy jako kluczyków będą mogli używać własnych smartfonów.

We Park. We Connect w nowym Passacie zmienia sposób codziennego korzystania z samochodu. Przykładem może być funkcja We Park – ta internetowa usługa pozwala zapłacić za postój bezpośrednio poprzez system multimedialny nowego Passata; taka możliwość jest oferowana po raz pierwszy. Oznacza to, że parkomat znajduje się w samym aucie; czas postoju oblicza on z dokładnością minutową, płatność zaś co do grosza. Opłaty nalicza się zbiorczo z całego miesiąca, a do ich wniesienia nie potrzeba gotówki. Odpowiednie służby po numerze rejestracyjnym auta oraz naklejce We Park poznają, że samochód uczestniczy w internetowym programie. Jeśli czas parkowania w danym miejscu jest limitowany, aplikacja We Park przypomina o tym kierowcy odpowiednio wcześniej; ponadto wskazuje ona, gdzie znajduje się pojazd. Mandaty za przekroczenie dozwolonego czasu parkowania odchodzą więc raz na zawsze w przeszłość. System nawigacyjny Passata oraz aplikacje pozwalają także na znalezienie parkingów współpracujących z systemem We Park. W programie uczestniczy coraz więcej miast w Niemczech.

We Deliver i We Experience. Dzięki usłudze We Deliver bagażnik Passata staje się mobilną skrzynką pocztową lub paczkomatem. Kurier może do niego dostarczyć odebrane z pralni koszule (partner usługi: Jonny Fresh), bukiet zamówiony w kwiaciarni czy zakupy, które kierowca zrobił przez Internet. Dostęp do bagażnika Passata oraz dane GPS potrzebne do zlokalizowania auta partnerzy We Deliver otrzymują jednorazowo, tylko na czas wykonania usługi. Można też zlecić umycie auta w miejscu, w którym się ono w danej chwili znajduje (My Cleaner), co pozwoli oszczędzić czasu w kolejce do automatycznej myjni. Jak bardzo świat analogowy i internetowy łączą się ze sobą tworząc nową rzeczywistość pokaże też usługa We Experience, która pojawi się w przyszłości. Po zaimplementowaniu do samochodowych multimedii, We Experience zaproponuje kierowcy dobraną pod jego kątem ofertę restauracji, sklepów czy stacji benzynowych znajdujących się na trasie przejazdu. We Experience i We Deliver po wprowadzeniu Passata do sprzedaży będą działać najpierw w Niemczech i w Hiszpanii.





Dane techniczne

Dane na temat zużycia paliwa ¹⁾ oraz emisji szkodliwych substancji ¹⁾:

(wszystkie informacje dotyczące zasięgu, zużycia paliwa i emisji są wartościami prognozowanymi)

Passat GTE DSG/160 kW/218 KM

Norma emisji spalin: Euro 6d; zużycie paliwa w cyklu mieszanym w l/100 km (WLTP): **1,8-1,7**; zużycie energii elektrycznej w cyklu mieszanym w kWh/100 km: **13,9-13,4**; emisja CO₂ w cyklu mieszanym g/km: **40-38**

Passat Variant GTE DSG/160 kW/218 KM

Norma emisji spalin: Euro 6d; zużycie paliwa w cyklu mieszanym w l/100 km (WLTP): **1,8-1,7**; zużycie energii elektrycznej w cyklu mieszanym w kWh/100 km: **13,9-13,4**; emisja CO₂ w cyklu mieszanym g/km: **40-38**

Passat 1.5 TSI/110 kW/150 KM

Norma emisji spalin: Euro 6d-TEMP; zużycie paliwa w cyklu mieszanym w l/100 km (NEDC): 5,2; emisja CO₂ w cyklu mieszanym w g/km: 118

Passat 1.5 TSI DSG 110 kW/150 KM

Norma emisji spalin: Euro 6d-TEMP; zużycie paliwa w cyklu mieszanym w l/100 km (NEDC): 5,1; emisja CO₂ w cyklu mieszanym w g/km: 117

Passat Variant 1.5 TSI / 110 kW/150 KM

Norma emisji spalin: Euro 6d-TEMP; zużycie paliwa w cyklu mieszanym w l/100 km (NEDC): 5,3; emisja CO₂ w cyklu mieszanym w g/km: 121

Passat Variant 1.5 TSI DSG / 110 kW/150 KM

Norma emisji spalin: Euro 6d-TEMP; zużycie paliwa w cyklu mieszanym w l/100 km (NEDC): 5,3; emisja CO₂ w cyklu mieszanym w g/km: 120

Passat 2.0 TSI/140 kW/190 KM

Norma emisji spalin: Euro 6d-TEMP; zużycie paliwa w cyklu mieszanym w l/100 km (NEDC): 6,3; emisja CO₂ w cyklu mieszanym w g/km: 144

Passat Variant 2.0 TSI DSG/ 140 kW/190 KM

Norma emisji spalin: Euro 6d-TEMP; zużycie paliwa w cyklu mieszanym w l/100 km (NEDC): 6,4; emisja CO₂ w cyklu mieszanym w g/km: 146

Passat 2.0 TSI DSG 4MOTION/200 kW/272KM

Norma emisji spalin: Euro 6d-TEMP; zużycie paliwa w cyklu mieszanym w l/100 km (NEDC): 7,0; emisja CO₂ w cyklu mieszanym w g/km: 160

Passat Variant 2.0 TSI DSG 4MOTION/ 200 kW/272 KM

Norma emisji spalin: Euro 6d-TEMP; zużycie paliwa w cyklu mieszanym w l/100 km (NEDC): 7,1; emisja CO₂ w cyklu mieszanym w g/km: 163

Passat Alltrack 2.0 TSI DSG 4MOTION/ 200 kW/272 KM

Norma emisji spalin: Euro 6d-TEMP; zużycie paliwa w cyklu mieszanym w l/100 km (NEDC): 7,1; emisja CO₂ w cyklu mieszanym w g/km: 163



Passat 1.6 TDI DSG/88 kW/120 KM

Norma emisji spalin: Euro 6d-TEMP; zużycie paliwa w cyklu mieszanym w l/100 km (NEDC): 4,2-4,1; emisja CO₂ w cyklu mieszanym w g/km: 109-107

Passat Variant 1.6 TDI DSG/88 kW/120 KM

Norma emisji spalin: Euro 6d-TEMP; zużycie paliwa w cyklu mieszanym w l/100 km (NEDC): 4,4; emisja CO₂ w cyklu mieszanym w g/km: 116

Passat 2.0 TDI Evo/110 kW/150 KM/ model studyjny

Passat 2.0 TDI Evo DSG/110 kW/150 KM/ model studyjny

Passat Variant 2.0 TDI Evo/110 kW/150 KM/ model studyjny

Passat 2.0 TDI Evo DSG/110 kW/150 KM/ model studyjny

Passat 2.0 TDI DSG/140 kW/190 KM

Norma emisji spalin: Euro 6d-TEMP; zużycie paliwa w cyklu mieszanym w l/100 km (NEDC): 4,5; emisja CO₂ w cyklu mieszanym w g/km: 117

Passat 2.0 TDI DSG 4MOTION/140 kW/190 KM

Norma emisji spalin: Euro 6d-TEMP; zużycie paliwa w cyklu mieszanym w l/100 km (NEDC): 4,9; emisja CO₂ w cyklu mieszanym w g/km: 129

Passat Variant 2.0 TDI DSG/140 kW/190 KM

Norma emisji spalin: Euro 6d-TEMP; zużycie paliwa w cyklu mieszanym w l/100 km (NEDC): 4,6; emisja CO₂ w cyklu mieszanym w g/km: 120

Passat 2.0 TDI DSG 4MOTION/140 kW/190 KM

Norma emisji spalin: Euro 6d-TEMP; zużycie paliwa w cyklu mieszanym w l/100 km (NEDC): 5,0; emisja CO₂ w cyklu mieszanym w g/km: 132

Passat Alltrack 2.0 TDI DSG 4MOTION/140 kW/190 KM

Norma emisji spalin: Euro 6d-TEMP; zużycie paliwa w cyklu mieszanym w l/100 km (NEDC): 5,1; emisja CO₂ w cyklu mieszanym w g/km: 133

Passat 2.0 TDI DSG 4MOTION/176 kW/240 KM

Norma emisji spalin: Euro 6d-TEMP; zużycie paliwa w cyklu mieszanym w l/100 km (NEDC): 5,8; emisja CO₂ w cyklu mieszanym w g/km: 151

Passat Variant 2.0 TDI DSG 4MOTION/176 kW/240 KM

Norma emisji spalin: Euro 6d-TEMP; zużycie paliwa w cyklu mieszanym w l/100 km (NEDC): 5,9; emisja CO₂ w cyklu mieszanym w g/km: 156

Passat Alltrack 2.0 TDI DSG 4MOTION/176 kW/240 KM

Norma emisji spalin: Euro 6d-TEMP; zużycie paliwa w cyklu mieszanym w l/100 km (NEDC): 5,9; emisja CO₂ w cyklu mieszanym w g/km: 157

Wszystkie silniki TSI są wyposażone w filtr cząstek stałych dla jednostek benzynowych

Wszystkie silniki TDI są wyposażone w filtr cząstek stałych dla jednostek wysokoprężnych oraz w katalizator SCR