

Media Information



La nouvelle Passat

Essais Presse Internationaux, Nice 2024



Sommaire

L'essentiel

Nouveau statu quo de la classe business : a Passat la plus moderne de tous les temps prend la route	03
Déclaration – Kai Grönitz, Membre du Directoire de la Marque Volkswagen en charge du Développement Technique	04

Principaux aspects

Conduite efficiente – huit motorisations pour tous les scénarios d'utilisation	07
Conduite électrique au quotidien – l'hybride rechargeable réinventé	07
Conduite semi-électrique – l'hybridation légère de 48 V, une nouveauté dans la Passat	08
Conduite classique – TSI et TDI, traction avant et transmission intégrale	09
Conduite active – régulation adaptative des trains roulants « DCC Pro » et gestionnaire de comportement dynamique du véhicule en réseau	10
Conduite assistée – le Park Assist Plus mémorise le chemin	11
Conduite stylée – un design entièrement nouveau et pourtant authentiquement Passat	12
Conduite connectée – nouveau poste de conduite intuitif	14
Conduite confortable – quatre finitions pour les grands rouleurs	15
Remarques	17



L'essentiel

Nouveau statu quo de la classe business : la Passat la plus moderne de tous les temps prend la route

- Reçue : Volkswagen a hissé la neuvième génération de la Passat à un tout nouveau niveau technique, qualitatif et esthétique
- Revisitée : avec une autonomie électrique d'environ 100 km et une autonomie totale supérieure à 900 km, la Passat eHybrid combine le meilleur de deux mondes en matière de motorisation
- Nouveau : le tableau de bord numérique de la Passat est intuitif et intègre un assistant vocal accédant à ChatGPT
- Nouvelles mensurations : la Passat break a gagné 50 mm d'espace à l'arrière, avec un coffre à bagages de 690 litres pour cinq passagers et un volume de chargement total de 1 920 litres
- Nouvelle configuration : la Passat repousse les limites de sa catégorie grâce à ses technologies, ses matériaux, son habitabilité et son confort

Contacts pour les médias
Volkswagen Communications
Product Communications

Martin Hube
Porte-parole ID.2, Passat, Arteon,
Touareg, VHR
Tél. : +49 53 61 94 98 74
martin.hube@volkswagen.de



Plus d'informations à l'adresse
volkswagen-newsroom.com

Une classe à part. La VW Passat est un best-seller mondial. Plus de 34 millions d'exemplaires ont été livrés à ce jour dans presque tous les pays du monde. Un succès qui ne tarit pas – même cinq décennies après ses débuts, la Passat compte actuellement, avec le Tiguan et la Polo (et leurs dérivés), parmi les trois Volkswagen les plus vendues au niveau international. En Europe, elle connaît depuis toujours un succès commercial durable, en particulier dans sa version break. C'est pourquoi, depuis 2022, Volkswagen ne la propose plus qu'en tant que SW, du Cap Nord à Gibraltar. Avec un succès indéniable. En Allemagne, par exemple, la Passat Variant était en 2023 le numéro 1 de la catégorie moyenne, avec 45 494 nouvelles immatriculations. Le secret de son succès : la Passat Variant regroupe deux voitures en une seule : classe affaires et multitalent familial. Aujourd'hui, c'est une Passat break entièrement remodelée qui arrive sur le marché. Et cette fois, elle abolit les frontières qui existaient entre les différentes catégories. Parce que la neuvième génération de la Passat break se positionne dans la catégorie moyenne (à partir de 39 995 euros ¹) mais qu'avec sa nouvelle taille, sa nouvelle qualité et sa nouvelle force d'innovation, elle peut tout aussi bien desservir le segment supérieur.

Nouveau statu quo. Ce sont des détails tels qu'un tout nouveau poste de conduite avec un système d'infodivertissement intuitif, de nouveaux sièges ergoActive ² avec massage pneumatique par points de pression à 10 chambres, un habitacle aux matières et surfaces de la plus haute qualité, des trains roulants adaptatifs de nouvelle génération (DCC Pro ²), de nouveaux projecteurs à LED à faisceau matriciel « IQ. LIGHT »² dotés de feux de route extrêmement puissants ou bien la prochaine étape de l'évolution des moteurs hybrides rechargeables de Volkswagen (environ 100 km d'autonomie électrique et plus de 900 km d'autonomie totale) ainsi qu'une

ACCELERATE
DIGITAL: ENERGIZED



Media Information

aérodynamique hors pair (C_x de 0,25 au lieu de 0,31), qui définissent un nouveau statu quo technique dans le segment de la Passat. L'habitabilité exceptionnelle est à l'avenant – 50 mm d'espace aux jambes supplémentaire à l'arrière par rapport au modèle précédent déjà généreux et un volume de chargement compris entre 690 litres (+40) et 1 920 litres (+140). L'espace supplémentaire est réalisé grâce à l'empattement, qui a également été augmenté de 50 mm, passant ainsi à 2 841 mm. La nouvelle Passat break présente une longueur de 4 917 mm pour une largeur de 1 849 mm et une hauteur de 1 497 mm.

Déclaration. Kai Grönitz, Membre du Directoire de la Marque Volkswagen en charge du Développement Technique, résume les caractéristiques de la nouvelle Passat : « C'est l'interaction de motorisations très efficaces, d'une assistance imperceptible des systèmes d'aide à la conduite, d'un comportement routier équilibré, de matériaux agréables au toucher et d'une grande simplicité d'utilisation de tous les éléments, d'un confort élevé et, surtout, d'une habitabilité généreuse qui fait de la Passat break une voiture de tourisme particulièrement équilibrée. Avec ce concept, la nouvelle génération va marquer des points, non seulement dans la catégorie moyenne, mais aussi dans le segment positionné au-dessus. »

Motorisation hybride rechargeable revisitée. Les deux nouvelles motorisations hybrides rechargeables (eHybrid) revêtent une importance particulière pour le modèle. Avec une autonomie électrique d'environ 100 km et une autonomie totale théorique supérieure à 900 km, deux modes de propulsion fusionnent ici en une nouvelle philosophie : en version eHybrid, la Passat est une voiture électrique qui n'active son moteur essence high-tech (TSI) qu'en cas de forte demande de puissance ou sur les longs trajets, et qui séduit par des valeurs de consommation très basses en voyage. À noter : selon une étude³ du ministère allemand du Numérique et des Transports, 95 % des trajets en voiture sont, en Allemagne, inférieurs à 50 km et 99 % inférieurs à 100 km – un scénario qui peut être extrapolé à d'autres pays européens. Une chose est certaine : ces 99 % des trajets pourraient être effectués en tout électrique avec une Passat eHybrid.

Moteur électrique associé au 1.5 TSI. La Passat eHybrid sera disponible en deux versions de puissance. Les deux modèles démarrent toujours en « mode électrique » (exception : températures extérieures inférieures à -10 °C). En effet, la batterie de 19,7 kWh, dont la capacité a presque doublé, permet de réserver pour cela une quantité d'énergie restante plus importante qu'auparavant. Ce n'est que lorsque la vitesse dépasse 140 km/h, que la puissance demandée est extrêmement élevée (kickdown par exemple) ou que la batterie n'a pas suffisamment de capacité restante pour le mode électrique permanent que la Passat passe automatiquement en mode « hybride » ; cette dernière option est également possible manuellement. Le conducteur a en outre le choix entre quatre modes de conduite : « Eco », « Confort », « Sport » et « Individual ». Volkswagen a ici nettement perfectionné et adapté sa stratégie hybride : en mode « Eco », la Passat est dorénavant maintenue en « mode E » même en cas d'accélération plus forte ; dans ce mode, la voiture se comporte quasiment comme une voiture électrique. Ce n'est que lorsque l'on atteint presque le régime de pleine charge ou que le niveau de charge de la batterie est faible que le moteur TSI passe en mode « Eco ». Dans ce mode, ce passage s'effectue à présent sans rétrogradage de la boîte



Media Information

de vitesses, ce qui rend l'intégration du TSI très confortable et efficace. En revanche, si le conducteur passe en mode « Confort », « Sport » ou en mode « Individual » (configuré en conséquence), il peut aussi activer spontanément le rétrogradage de la boîte de vitesses via la position de la pédale d'accélérateur et solliciter la pleine puissance du TSI. Le moteur électrique est alimenté en énergie par une nouvelle batterie de 19,7 kWh (capacité énergétique nette). Sur des stations de recharge rapide en courant continu, la recharge s'effectue maintenant avec une puissance pouvant atteindre 50 kW⁴.

eTSI⁵, TSI et TDI – un large éventail d'efficacité. La gamme de motorisations est complétée par des moteurs semi-hybrides (1.5 eTSI⁵), à essence (2.0 TSI) et Diesel (2.0 TDI). L'entrée de gamme est caractérisée par une nouvelle motorisation semi-hybride 48 V délivrant une puissance de 110 kW (150 ch)⁵. La gamme de puissance du TDI commence également à 110 kW (150 ch)⁶. Selon la puissance du moteur, il y aura de nouveau des modèles avec la transmission intégrale à commande intelligente 4MOTION. Tous les autres modèles Passat Variant disposent d'une traction.

Des trains roulants magistraux. Les trains roulants de la nouvelle Passat ont encore été perfectionnés par rapport à l'édition précédente. Ils offrent à la fois un haut niveau de confort sur les longs trajets et un comportement routier très neutre. Ces performances peuvent encore être améliorées grâce à un nouveau système de régulation adaptative des trains roulants : « DCC Pro », dont les nouveaux amortisseurs à deux vanes permettent d'élargir considérablement la plage des propriétés dynamiques et de confort. Tant par les trains roulants de série que par la régulation adaptative des trains roulants « DCC Pro » en option, Volkswagen est parvenu à pousser encore plus loin le perfectionnement du caractère linéaire typique de la Passat ainsi que le confort. La précision de ces qualités routières est notamment due à l'empattement plus long et à la direction extrêmement bien équilibrée, en particulier en position médiane. Lorsqu'elle est dotée du « DCC Pro », la Passat dispose en outre de la direction progressive, elle aussi redéfinie, qui offre une réactivité encore plus directe, notamment grâce à une réduction des rotations du volant (0,65 de moins, soit 2,1 tours).

Un ADN de design affirmé. Le design extérieur entièrement redessiné constitue le lien visuel entre les nouvelles technologies de la Passat. Il reprend l'ADN du modèle tout en le réinterprétant avec brio et en le personnalisant selon les finitions. Il existe quatre déclinaisons : la version de base « Passat », la déclinaison « Business » dédiée aux conducteurs de voitures de société ainsi que les finitions haut de gamme « Elegance » et « R-Line ». Toutes ces versions se différencient visuellement les unes des autres, notamment par le design de la face avant. Les nouveaux phares à LED et les grandes prises d'air du pare-chocs caractérisent la proue du véhicule. Les larges et élégantes baguettes chromées de la Passat Business et de la Passat Elegance, ainsi que la calandre sportive à losanges avec ailerons latéraux aérodynamiques de la Passat R-Line, constituent ici des éléments distinctifs. La ligne de démarcation distinctive à hauteur des poignées de porte, les longues surfaces vitrées latérales et les passages de roue énergiques caractérisent la silhouette du véhicule. Le bandeau continu des feux arrière attire l'attention. C'est le design du pare-chocs arrière qui différencie toutes les versions. La Passat R-Line se distingue ici, comme sur sa face avant, par une



Media Information

application noire brillante à motif en losanges et une barre transversale réfléchissante rouge. La Passat Elegance est quant à elle dotée d'une élégante barre transversale en finition chromée. La barre transversale reliant les feux arrière des finitions « R-Line » et « Elegance » est en outre personnalisée par des éléments à LED indépendants (« IQ.LIGHT ») et une fine bande chromée.

Poste de conduite de haute technologie doté de « ChatGPT ». Le poste de conduite intuitif est d'une clarté iconique. Avec sa conception horizontale et ses détails raffinés, tels que les surpiqûres à la finition soignée et les applications illuminées, la Passat établit ici aussi de nouvelles références dans la catégorie moyenne. L'affichage clairement structuré et de grande taille caractérise le style. Le système modulaire d'infodivertissement de quatrième génération (MIB4) en constitue la base technique. Il permet, comme depuis toujours dans la Passat, une utilisation intuitive. La puissance de calcul est également très rapide. L'équipement de série de la version de base intègre déjà le « Digital Cockpit Pro » (cadres numériques) et un écran tactile de 32,8 cm (12,9 pouces) du système d'infodivertissement. Le système de navigation « Discover Pro Max » est disponible en option avec un écran de 38,1 cm (15,0 pouces). Le nouvel assistant vocal IDA² se commande en langage naturel. Il permet de commander de nombreuses fonctions du véhicule et répond de manière ciblée à des questions sur tous les domaines imaginables. Pour ce faire, le système a recours à des bases de données en ligne et, ce qui est nouveau, à « ChatGPT »² (intelligence artificielle, IA). « ChatGPT » sera disponible en tant que mise à jour.



Media Information

Principaux aspects

CONDUITE EFFICIENTE – HUIT MOTORISATIONS POUR TOUS LES SCENARIOS D'UTILISATION

eHybrid, eTSI⁵, TSI, TDI, DSG. La Passat sera dotée de huit types de motorisation différents : un moteur essence semi-hybride (eTSI)⁵, nouveau sur la Passat, deux nouveaux moteurs hybrides rechargeables (eHybrid), trois moteurs Diesel (TDI) et deux moteurs à essence (TSI). Toutes les motorisations sont couplées de série à une boîte de vitesses à double embrayage (DSG). L'eTSI⁵ développe une puissance de 110 kW (150 ch)⁵. Outre l'eTSI⁵, le TDI de 110 kW (150 ch)⁶ peut déjà être configuré. Les autres versions de motorisation suivront au cours du premier semestre. Deux niveaux de puissance seront proposés de série avec la transmission intégrale 4MOTION.

CONDUITE ELECTRIQUE AU QUOTIDIEN – L'HYBRIDE RECHARGEABLE REINVENTE

eHybrid. Volkswagen a revu en profondeur la conception de l'eHybrid et l'a doté d'une batterie plus efficace et plus largement dimensionnée (capacité énergétique nette de 19,7 kWh), d'une puissance de recharge plus élevée (jusqu'à 50 kW⁴), d'un moteur à essence high-tech (1.5 TSI evo2) utilisé pour la première fois sur des modèles hybrides rechargeables, et d'une nouvelle stratégie hybride. La somme de ces mesures fait de la nouvelle Passat break eHybrid, avec une autonomie électrique d'environ 100 km, une voiture tout électrique au quotidien. Parallèlement, elle permet d'atteindre une autonomie totale supérieure à 900 km lors de grands voyages ou comme voiture de société parcourant de longues distances quotidiennes (les deux autonomies sont des valeurs prévisionnelles). Les composants des nouvelles motorisations hybrides rechargeables en détail :

1.5 TSI evo2. La propulsion hybride rechargeable se compose de deux éléments de propulsion : le moteur électrique et le moteur à essence suralimenté. Le 1.5 TSI evo2 prend la relève de l'actuel moteur 1.4 TSI. L'evo2 se démarque par de nombreuses caractéristiques de haute technologie. Il s'agit notamment du procédé de combustion TSI evo et d'un turbocompresseur VTG (turbine à géométrie variable). La combinaison du procédé de combustion TSI Miller avec le compresseur VTG est une caractéristique technologique unique dans le domaine des moteurs à essence de grande série.

Le cycle de Miller augmente le rendement. Le procédé de combustion TSI evo, déjà connu depuis le premier 1.5 TSI evo, est reconduit sur la génération TSI evo2. Outre l'optimisation du refroidissement de la chambre de combustion, le facteur décisif est la symbiose entre la suralimentation à géométrie de turbine variable et le cycle de Miller (fermeture anticipée des soupapes d'admission avec un taux de compression élevé). Grâce à ce procédé de combustion, le moteur 1.5 TSI evo2, efficace, fonctionne avec un rendement très élevé. Il en résulte une réduction de la consommation et des émissions. Parmi les autres paramètres techniques, citons une injection haute pression pouvant atteindre 350 bar, des parois de cylindre avec revêtement au plasma



Media Information

(réduction des frottements internes) et des pistons avec canaux de refroidissement moulés (optimisation de la combustion).

Moteur électrique associé à une boîte DSG à 6 rapports. Volkswagen utilise dans la nouvelle Passat eHybrid une motorisation hybride perfectionnée : la DQ400e evo. Le moteur électrique est intégré dans cette boîte DSG spéciale à double embrayage à 6 rapports portant la désignation HEM80evo. Associé au nouveau DQ400e evo, le moteur électrique forme une unité compacte.

Batterie haute tension de 19,7 kWh. L'autonomie électrique WLTP de la nouvelle Passat eHybrid sera d'environ 100 km. La version précédente atteignait au maximum 57 km. L'augmentation significative de l'autonomie est obtenue grâce à une nouvelle batterie haute tension. Sa capacité énergétique nette est passée de 10,6 à 19,7 kWh par rapport aux modèles précédents (valeurs brutes : 13 à 25,7 kWh). La batterie est dotée d'une nouvelle technologie de cellules pour les 96 modules ainsi que d'un système de refroidissement par liquide externe. De plus, la batterie lithium-ion étant positionnée en amont de l'essieu arrière, il en résulte une répartition équilibrée des masses en interaction avec l'entraînement positionné à l'avant (moteur électrique, DSG, TSI).

Recharge allant jusqu'à 50 kW⁴. Le flux de puissance entre la batterie et le moteur électrique est géré par une nouvelle électronique de puissance. Elle transforme le courant continu (CC) de la batterie en courant alternatif (CA) destiné au moteur électrique. De plus, le réseau de bord 12 V est alimenté par un convertisseur CC/CC. Grâce à un chargeur de batterie également nouveau, il est désormais possible de recharger jusqu'à 11 kW au lieu de 3,6 kW sur des points de recharge CA, par exemple une station de recharge domestique (Wallbox). Une batterie déchargée est ainsi rechargée à 100 % en 2 heures 45 environ. Pour la première fois, les systèmes hybrides rechargeables permettent également une recharge en énergie sur des bornes de recharge rapide CC jusqu'à 50 kW⁴. Dans ce cas, une batterie déchargée jusqu'à 10 % est rechargée jusqu'à 80 % en 23 minutes environ. En déplacement, l'état de charge de la batterie peut désormais être maintenu sur cinq niveaux sélectionnables, par exemple pour rouler en mode électrique dans une zone à faibles émissions sur le lieu de destination.

CONDUITE SEMI-ELECTRIQUE – L'HYBRIDATION LEGERE DE 48 V, UNE NOUVEAUTE DANS LA PASSAT

eTSI⁵ de 110 kW⁵. Tous les automobilistes n'ont pas la possibilité de recharger leur voiture à leur domicile ou à leur travail. Même dans ces cas, Volkswagen offre la possibilité d'exploiter l'énergie électrique avec la Passat eTSI⁵ : l'électricité produite par la transformation de l'énergie cinétique, c'est-à-dire la puissance récupérée lors du freinage. Cela est rendu possible par la nouvelle motorisation semi-hybride de la Passat. Comme pour les nouveaux modèles hybrides rechargeables (eHybrid), le 1.5 TSI evo2 constitue ici aussi la pièce maîtresse technique de la motorisation. L'eTSI⁵ est couplé à une batterie lithium-ion de 48 V et à un alterno-démarrreur à entraînement par courroie de 48 V, qui fournit une puissance de 14 kW et un couple de 56 Nm. Le système de 48 volts agit comme une sorte de fonction surcouple temporaire et



Media Information

garantit ainsi de très bonnes performances au démarrage. Parallèlement, la technologie permet de désactiver complètement le moteur 1.5 TSI evo2 et donc de passer en mode roue libre ainsi que de conduire temporairement en mode électrique. Au final, on enregistre jusqu'à 0,5 l/100 km de consommation de carburant en moins.

Détails techniques du moteur eTSI⁵. En plus de caractéristiques techniques telles que le procédé de combustion TSI evo et le compresseur à géométrie variable, le moteur 1.5 TSI evo2 de 250 Nm est également équipé, en sa qualité de moteur eTSI⁵, du système de gestion active des cylindres ACTplus (à la différence de son équivalent utilisé dans les modèles eHybrid). Via l'ACTplus, deux des quatre cylindres du moteur sont coupés aussi souvent que possible, en fonction de la situation de fonctionnement. La conception du moteur permet la suppression de l'alimentation en carburant des deuxième et troisième cylindres à des vitesses et à des charges faibles et moyennes. Dans les cylindres actifs, le rendement augmente, tandis que les cylindres passifs sont entraînés pratiquement sans perte. Ils sont immédiatement réactivés dès que l'on accélère à nouveau. Par rapport à la première génération de 1.5 TSI evo, cette désactivation et activation des cylindres a été encore améliorée afin de garantir un fonctionnement harmonieux du moteur.

Le fonctionnement du moteur eTSI⁵. La technologie 48 V permet de transmettre des puissances électriques plus élevées grâce à des sections de câble plus petites que celles des systèmes haute tension ainsi qu'à une batterie compacte présentant donc un faible poids excédentaire. Par rapport aux véhicules uniquement équipés de la technique 12 V, cela permet de récupérer une quantité d'énergie nettement plus importante lors du freinage ou de la décélération. L'énergie stockée dans la batterie lithium-ion de 48 V sert à entraîner un alterno-démarrreur à entraînement par courroie de 48 V et à alimenter le réseau de bord de 12 V via un convertisseur CC/CC. L'alterno-démarrreur à entraînement par courroie, refroidi par eau, joue le rôle d'alternateur et de démarrage. Simultanément, il fait office de moteur électrique compact qui augmente instantanément le couple d'entraînement au démarrage. La puissance de l'alternateur est transmise par l'entraînement par courroie. De plus, il redémarre le moteur à combustion, qui est arrêté aussi souvent que possible pendant la conduite. Au final, la propulsion semi-hybride 48 V allie, au quotidien, de faibles valeurs de consommation et d'émissions à une très bonne performance de démarrage.

CONDUITE CLASSIQUE – TSI ET TDI, TRACTION AVANT ET TRANSMISSION INTEGRALE

Gain de confort de la transmission intégrale 4MOTION. La nouvelle Passat sera disponible au lancement en prévente parallèlement à l'eTSI⁵ avec un TDI⁶ de 110 kW (150 ch) (couple maximal : 360 Nm). Deux moteurs à essence (TSI) et deux autres TDI suivront. Les TSI et TDI les plus puissants seront couplés de série à la transmission intégrale 4MOTION. Pour le système 4MOTION, Volkswagen a développé un nouveau pendule centrifuge qui neutralise les vibrations et améliore le confort acoustique.

Prédestinée à la traction de remorques. L'essieu arrière de la Passat à transmission intégrale est équipé du tout dernier embrayage 4MOTION. Celui-ci se distingue par une



Media Information

gestion intelligente de l'énergie : en cas de traction d'une remorque, le profil de conduite « Trailer » est, par exemple, automatiquement activé afin de gérer de manière optimale la répartition de la force entre les essieux avant et arrière en mode remorque. La Passat break à transmission intégrale est conçue pour des poids tractés jusqu'à 2 200 kg. Ces charges vont de pair avec le poids sur flèche élevé de 90 kg. Si la Passat est commandée avec le dispositif d'attelage à déploiement semi-automatique par simple pression sur un bouton, l'assistant aux manœuvres avec remorque « Trailer Assist » fait également partie de l'équipement. Lors des manœuvres en marche arrière, ce système régule automatiquement l'angle de braquage de la remorque par une intervention active sur la direction. L'« assistant aux manœuvres avec remorque » épargne au conducteur les réflexions complexes lorsqu'il doit braquer à gauche avec le volant lors de manœuvres en marche arrière pour que la remorque tourne à droite – et inversement.

CONDUITE ACTIVE – REGULATION ADAPTATIVE DES TRAINS ROULANTS « DCC PRO » ET GESTIONNAIRE DE COMPORTEMENT DYNAMIQUE DU VEHICULE EN RESEAU

Gestion électronique des trains roulants. La neuvième Passat est équipée de trains roulants nettement plus perfectionnés. En plus de nombreuses mesures individuelles, Volkswagen a développé pour ce best-seller une nouvelle génération de régulation adaptative des trains roulants « DCC » : le « DCC Pro » disponible en option. De plus, la nouvelle Passat break est désormais équipée d'un gestionnaire de comportement dynamique du véhicule. Le système gère les fonctions de blocage électronique de différentiel (XDS) et les composantes de la dynamique transversale des amortisseurs asservis dans le cas du « DCC Pro ». Par des interventions de freinage individuelles sur les roues et à une modification sélective de la fermeté des amortisseurs, les caractéristiques de conduite deviennent, grâce au gestionnaire de comportement dynamique du véhicule, plus neutres, plus stables, plus agiles et plus précises. L'architecture de base des trains roulants est constituée d'un essieu avant MacPherson et d'un essieu arrière à quatre bras.

Détails de la nouvelle régulation adaptative des trains roulants « DCC Pro ».

L'amortissement actif à régulation électronique réagit en permanence aux particularités de la chaussée ainsi qu'à chaque situation de conduite et tient compte de paramètres tels que les interventions de direction, de freinage et d'accélération. L'amortissement idéal pour chaque roue est calculé en quelques fractions de seconde et ajusté sur les quatre amortisseurs. Le conducteur a également la possibilité de régler individuellement le « DCC » de très confortable à très sportif. Pour la première fois sur la Passat, les composantes de la régulation adaptative des trains roulants sont coordonnées et par conséquent optimisées par le gestionnaire de comportement dynamique du véhicule. La régulation adaptative des trains roulants offre ainsi, en combinaison avec le gestionnaire de comportement dynamique du véhicule, un confort de conduite toujours optimal associé à un excellent comportement dynamique. À la différence du « DCC » qui équipait déjà le modèle précédent, avec ses amortisseurs conventionnels à une vanne, les amortisseurs du nouveau « DCC Pro » sont équipés de deux vannes. Cela s'accompagne d'un algorithme de régulation adapté pour le pilotage



Media Information

séparé des phases d'extension et de compression. Les amortisseurs à deux vannes, fonctionnant plus rapidement, permettent une meilleure liaison, plus souple, entre la carrosserie et le châssis, tout en optimisant le comportement dynamique de conduite grâce à un contrôle encore plus précis des phases d'extension et de compression. Jusqu'à présent, les amortisseurs à deux vannes n'étaient utilisés qu'en combinaison avec des essieux multibras dans les segments supérieurs et de luxe ; leur intégration dans les jambes de force MacPherson constitue une nouveauté. Le système « DCC Pro » permet d'élargir considérablement la plage des propriétés dynamiques et de confort. Cette combinaison de caractéristiques procure au conducteur de la Passat une sensation de conduite très agréable et très sûre, même sur des chaussées dégradées.

CONDUITE ASSISTEE – LE PARK ASSIST PLUS MEMORISE LE CHEMIN

Assistant de stationnement avec fonction mémoire. La nouvelle Passat arrive sur le marché avec un programme de systèmes d'aide à la conduite de toute dernière génération encore plus élaboré. Il s'agit notamment du « Park Assist Plus »², en option ou de série selon la finition, et de la nouvelle fonction mémoire de l'assistant de stationnement. La fonction de base de l'assistant de stationnement « Park Assist Plus » est un système déjà utilisé sur d'autres Volkswagen. Il permet de se garer en mode assisté dans des places de stationnement en créneau ou en bataille. La sortie assistée d'une place de stationnement en créneau est également possible. La Passat prend alors en charge l'accélération, le freinage et le braquage⁷. Une nouveauté réside dans la fonction mémoire du « Park Assist Plus » perfectionné. Avec cette fonction, le système enregistre les 50 derniers mètres parcourus, et donc les manœuvres effectuées pour le stationnement. Une fois la Passat à l'arrêt, la manœuvre de stationnement complète peut être enregistrée. Lorsque la Volkswagen se trouve de nouveau au même endroit, elle propose automatiquement de se charger de la manœuvre de stationnement⁷. La sortie autonome d'une place de parking⁷ est également possible. Jusqu'à cinq manœuvres de stationnement peuvent être enregistrées.

Aperçu des aides à la conduite de la Passat :

- Fonction de freinage d'urgence au braquage et assistant d'évitement
- Assistant aux manœuvres avec remorque Trailer Assist²
- Régulateur de distance (ACC)
- Assistant de démarrage en côte
- Système d'aide au stationnement (signaux d'avertissement en cas d'obstacles situés devant ou derrière le véhicule)
- Programme électronique de stabilisation avec contre-braquage assisté, ABS, ASR, EDS, MSR et stabilisation de la remorque
- Assistant de conduite Travel Assist²
- Limiteur de vitesse
- Détecteur de fatigue
- Assistance au freinage d'urgence « Front Assist » avec détection des piétons et cyclistes
- Assistant aux manœuvres de stationnement « Park Assist Plus »²
- Fonction mémoire de l'assistant de stationnement²
- Système de protection proactive des occupants
- Caméra de recul « Rear View »



Media Information

- Assistant de maintien de voie « Lane Assist »
- Assistant de changement de voie « Side Assist » avec assistant de sortie de stationnement et avertissement d'ouverture de porte
- Système de vision périmétrique « Area View » incluant caméra de recul « Rear View »²
- Système de détection de la signalisation routière

CONDUITE STYLEE – UN DESIGN ENTIEREMENT NOUVEAU ET POURTANT AUTHENTIQUEMENT PASSAT

Nouveau design, nouvelles dimensions. Avec l'avènement de la neuvième génération, Volkswagen a revisité le design de la gamme Passat, riche en tradition, pour la projeter dans l'ère moderne. Par rapport au modèle précédent, les surfaces sont devenues plus sculpturales, les lignes plus dynamiques et les dimensions plus grandes. L'empattement (2 841 mm) a augmenté de 50 mm. 4 917 mm se traduisent par une augmentation de 144 mm de la longueur totale. L'augmentation de l'empattement et de la longueur totale double l'espace aux genoux aux places arrière ainsi que l'espace de chargement. La largeur de la Passat a gagné 20 mm, atteignant 1 852 mm. La hauteur est restée à un niveau similaire à celui du modèle précédent, soit 1 497 mm. La longueur augmentée et la hauteur restée quasi constante engendrent des proportions plus dynamiques.

Avant du véhicule doté de nouveaux phares à LED. La partie avant de la Passat, à la fois aérodynamique (C_x de 0,25) et puissante, se distingue par son caractère affirmé. Chaque détail est nouveau. Prenons l'exemple du capot-moteur : tandis que le capot de la version précédente était plus haut au centre qu'à l'extérieur, le nouveau capot est désormais plus bas au centre. Il s'élève de manière sculpturale vers l'extérieur avec des lignes franches et dessine des ailes puissantes. Les nouveaux phares à LED avec leurs deux modules et les feux de jour à LED étroits situés au-dessus sont eux aussi distinctifs. Ces deux éléments de feux de jour sont réunis dans la calandre par une barre transversale de LED. Le bandeau lumineux continu ainsi créé confère largeur et élégance à la Passat. En option, Volkswagen propose la Passat break avec une nouvelle génération des feux à LED à faisceau matriciel « IQ.LIGHT » dotés de nouveaux feux de route haute performance d'une portée nettement améliorée.

Silhouette avec une coupe franche. Avec ses surfaces de carrosserie latérales puissantes, sa ligne de démarcation très marquée (à hauteur des poignées de porte), l'empattement nettement augmenté et de longues surfaces vitrées latérales, la Passat break affiche une dynamique et une élégance qui n'appartiennent qu'à elle. À l'avant comme à l'arrière, les découpes et les surfaces des passages de roue soulignent des épaules puissantes dans la silhouette élancée. Les montants D marqués, plus inclinés vers l'avant et dégagant une impression plus dynamique, s'inscrivent dans cette image sportive – ce modèle montre qu'un design plus dynamique et une augmentation du volume de chargement (plus 40 litres) ne sont pas mutuellement exclusifs. Sous les passages de roue légèrement évasés, la Passat break est en contact avec la route par le biais de roues d'une taille maximale de 19 pouces.



Media Information

Partie arrière avec nouvelle barre de LED transversale. Comme les parties avant et latérales, l'arrière de la nouvelle Passat affiche un design épuré et musclé. Pour la première fois dans cette gamme, le bandeau continu de feux arrière à LED souligne la largeur de la carrosserie et, avec sa nouvelle signature lumineuse en 3D, crée une impression de clarté et de modernité. D'un point de vue fonctionnel, les éléments à LED garantissent un effet de signalisation optimal. Dans la partie supérieure du coffre, on remarque le grand becquet arrière de pavillon ainsi que les éléments latéraux de guidage d'air sur les montants D. Combinées, ces mesures aérodynamiques réduisent les turbulences à l'arrière et contribuent, avec un diffuseur situé sous le pare-chocs, à réduire la consommation d'énergie et à augmenter l'autonomie.

Une résistance à l'air minimale pour une efficacité maximale. La Passat break est un véhicule cinq places offrant un volume de coffre maximum de 1 920 litres. Pourtant, son aérodynamisme est meilleure que celle de la plupart des voitures de sport. Le coefficient de traînée (C_x) a été revu à la baisse, passant de 0,31 à 0,25. Le comportement aérodynamique contribue de manière significative à rendre la nouvelle Passat Break encore plus efficace et économique. Les excellentes valeurs aérodynamiques de la nouvelle Passat break ont été obtenues grâce à la forme optimale de la carrosserie, à un peaufinage jusque dans les moindres détails et aux particularités techniques de l'aérodynamisme. Citons entre autres détails techniques un volet de radiateur à commande électrique, qui assure un refroidissement adapté aux besoins. Le peaufinage aérodynamique se retrouve à tous les niveaux : à l'avant, les turbulences d'air perturbatrices sont minimisées grâce à ce que l'on appelle des rideaux d'air dans le pare-chocs ; les flux d'air ciblés circulent ainsi de manière optimale autour des roues avant et refroidissent les freins. Par ailleurs, le soubassement, jusqu'au diffuseur arrière, a été intégré à l'aérodynamisme selon un procédé complexe. Les nouveaux rétroviseurs extérieurs offrent très peu de surface de prise au vent. À l'arrière, ce sont les éléments de guidage de l'air situés sur les montants D qui, avec le becquet de pavillon, réduisent les turbulences de l'air.

CONDUITE CONNECTÉE – NOUVEAU POSTE DE CONDUITE INTUITIF

Écrans et éléments de commande bien agencés, nouveau design de l'éclairage nocturne. La Passat de neuvième génération est dotée d'une architecture du poste de conduite entièrement repensée. Les éléments centraux sont le « Digital Cockpit Pro » (cadrans numériques) et un système d'infodivertissement de dernière génération. L'écran tactile indépendant du système se caractérise par des graphismes et une structure de menu revisités, faciles à utiliser et explicites. Un grand nombre de réglages de la Passat peuvent en outre être effectués par une nouvelle commande vocale naturelle (IDA) avec intégration de « ChatGPT ».

Détails du « Digital Cockpit Pro ». Les cadrans présentent une diagonale d'affichage de 260 mm (10,25 pouces/1 280 x 480 pixels). Grâce à un nouveau revêtement de surface (qui évite les reflets et l'éblouissement), le poste de conduite est plat et intégré au tableau de bord dans le style d'un grand écran, une casquette étant désormais superflue. En outre, le style graphique a été renouvelé et les fonctionnalités ont été étendues. Le conducteur peut accéder à différentes configurations graphiques de base



Media Information

(vues) à l'aide des touches correspondantes du volant multifonction, auxquelles il est possible d'attribuer des fonctions individuelles. Quatre vues sont proposées : « Classic » (cadrons ronds), « Progressive » (champs carrés), « Navigation » (carte de navigation avec guidage routier) et, pour la Passat R-Line, la vue « R-Line » du même nom (avec logo « R », recommandation de rapport et indicateur de régime spécial).

Le nouveau système d'infodivertissement en détail. Au cœur du nouveau système d'infodivertissement (quatrième génération, MIB4) se trouve l'écran tactile. Le nouvel écran d'infodivertissement de série mesure 285,6 x 160,6 mm (12,9 pouces/1 920 x 1 080 pixels). Un écran de 332,07 x 185,79 mm (15 pouces / 2 240 x 1 260 pixels) est proposé en option en combinaison avec le système de navigation « Discover Pro Max ». Le graphisme, la structure et le menu totalement nouveaux des deux versions sont identiques. L'objectif était de rendre l'utilisation simple, explicite et personnalisable. L'affichage se compose de deux barres tactiles, la « top bar » (barre supérieure) et la « bottom bar » (barre inférieure), ainsi que de l'écran principal. La « top bar » et l'écran d'accueil peuvent être largement personnalisés par le conducteur avec ses raccourcis préférés. Tandis que le conducteur consulte à son gré toutes les fonctions sous la forme d'applications sur l'écran d'accueil, la « top bar » configurée individuellement et la « bottom bar » statique restent affichées en permanence. Cela facilite considérablement la commande. Sous l'écran d'infodivertissement se trouvent en outre les curseurs tactiles rétroéclairés pour les réglages de la température et du volume sonore.

Nouvel affichage tête haute sur le pare-brise. Un autre élément du poste de conduite à bord de la Passat est l'affichage tête haute, lui aussi de conception nouvelle, qui projette via le pare-brise les principales informations destinées au conducteur dans l'espace virtuel situé devant le véhicule. Le modèle précédent était doté d'un affichage tête haute plus simple avec une surface de projection escamotable.

Nouveau commodo. Le tableau de bord est rectiligne selon un plan horizontal ; sa finition est soignée et son agencement clair. La console centrale offre plus d'espace de rangement, car comme sur les modèles ID les plus récents, les changements de vitesse s'effectuent désormais par un commodo intuitif (à droite) : tourner vers l'avant sur « D » pour avancer, tourner vers l'arrière sur « R » pour reculer, appuyer sur le côté pour activer le frein de stationnement. Et comme dans les modèles ID., la Passat dispose d'un nouveau commodo multifonctions du côté gauche pour les fonctions de clignotant et d'essuie-glace.

Plus d'espace et une qualité supérieure. L'habitacle de la nouvelle Passat break offre encore plus d'espace que celui du modèle précédent, déjà généreusement dimensionné. Grâce à l'empattement plus important, l'espace maximum aux jambes, par exemple, augmente de 50 mm et peut atteindre 947 mm. Le volume du coffre a augmenté de 40 litres, passant ainsi à 690 litres (chargement jusqu'à la hauteur des dossiers des sièges arrière). Avec la banquette arrière rabattue, le volume a même augmenté de 140 litres, passant à 1 920 litres. Grâce à de nouveaux matériaux de qualité, à des sièges de conception nouvelle et à une insonorisation efficace, la qualité et le confort ont atteint un niveau sans précédent. En association notamment avec un pack acoustique innovant, on retrouve à bord de la Passat break une ambiance sonore



Media Information

qui est habituellement l'apanage des catégories moyenne supérieure et premium. En plus du pare-brise acoustique de série, un double vitrage avec film acoustique équipe les vitres latérales de la première et de la deuxième rangée de sièges.

Nouveaux sièges ergoActive avec massage et réglage de la température. Les versions « Business », « Elegance » et « R-Line » sont équipées de série de nouveaux sièges avant ergoActive (sièges confort) avec réglage de l'appui lombaire et massage pneumatique à 3 chambres dans les dossiers de siège. Les sièges sont habillés de la microfibre raffinée « ArtVelours Eco ». La version haut de gamme des sièges, proposée en option, porte la désignation « ergoActive Plus ». Ces sièges sont équipés d'un réglage électrique à 14 voies ainsi que d'un massage par points de pression à 10 chambres dans le dossier, ainsi que d'une fonction active de réglage de la température (chauffage et ventilation de siège). Les sièges avant ergoActive Plus (en cuir), encore plus haut de gamme, disposent en outre d'un réglage automatique de la température. Outre les réglages personnalisés, le conducteur et le passager avant ont la possibilité d'activer un mode automatique ; les capteurs de température et d'humidité des sièges déterminent le besoin de refroidissement et/ou de chauffage et régulent la température en conséquence.

CONDUITE CONFORTABLE – QUATRE FINITIONS POUR LES GRANDS ROULEURS

Finition d'entrée de gamme avec une importante dotation de série. La nouvelle Passat peut être configurée dans les quatre finitions « Passat », « Business », « Elegance » et « R-Line ». La finition d'entrée de gamme « Passat » intègre déjà certaines caractéristiques comme les nouveaux écrans du MIB4, le système d'avertissement Car2X, « App-Connect » sans fil (intégration Apple et Android), la climatisation automatique, les interfaces USB-C avec puissance de recharge de 45 watts (à l'avant), des barres de toit (en noir) et de nombreux systèmes d'aide à la conduite. À ces dernières s'ajoutent l'ACC (régulateur de distance), le « Side Assist » (assistant de changement de voie), le « Front Assist » (système de surveillance périmétrique), le « Lane Assist » (l'assistant de maintien de voie), l'assistant de braquage, une aide au stationnement et à la sortie de stationnement (signaux d'avertissement visuels et sonores en présence d'obstacles à l'avant ou à l'arrière du véhicule), le « Rear View » (caméra de recul) et le système de détection de la signalisation routière via la caméra frontale. Également de série : les projecteurs et blocs de feux arrière à LED.

« Business » pour les grands rouleurs. La Passat break est l'une des voitures de société les plus populaires d'Europe. Une fois de plus, Volkswagen en tient compte avec sa finition « Business ». À l'extérieur, la nouvelle Passat présente, entre autres, d'élégants contours chromés sur les vitres latérales, des barres de toit anodisées argent et des éléments chromés à l'avant et à l'arrière du véhicule. En Allemagne, un vitrage avec surteinte Privacy pour les vitres arrière latérales est également inclus. À l'intérieur, la Passat break « Business » présente notamment des garnitures de siège personnalisées en « ArtVelours Eco », des applications intérieures, des sièges partiellement électriques avec fonction de massage, des interfaces USB C supplémentaires de 45 W à l'arrière et une climatisation automatique à trois zones. D'autres systèmes d'aide à la conduite viennent également accroître le confort et la sécurité : l'allumage automatique des



Media Information

projecteurs (« Light Assist ») et l'assistant aux manœuvres de stationnement (« Park Assist »). Également de série sur le marché allemand : le nouvel assistant vocal IDA.

« Elegance » et « R-Line » comme finitions haut de gamme. Volkswagen propose également les finitions « Elegance » et « R-Line », pour ceux qui souhaitent davantage de fonctionnalités et de confort. Ces dernières confèrent à la Passat break des finitions encore plus raffinées (« Elegance ») ou plus dynamiques (« R-Line »), selon les préférences. Par rapport à la finition « Business », celles-ci intègrent des détails d'équipements supplémentaires comme – entre autres – une nouvelle génération de projecteurs à LED à faisceau matriciel « IQ.LIGHT », des blocs de feux arrière à LED avec signal clignotant animé, le chauffage de sièges et une fonction de massage avancée (douze éléments de massage pneumatique au lieu de trois), le système de fermeture et de démarrage sans clé « Keyless Access », un actionnement électrique du coffre avec fonction « Easy Open/Easy Close », un éclairage d'ambiance plus complet ainsi que le système à commande vocale pour tous les marchés. Par ailleurs, les deux modèles disposent du nouveau système « Park Assist Plus » avec fonction mémoire et de la régulation dynamique des feux de route « Dynamic Light Assist ». La Passat break R-Line comprend des sièges sport avec appuie-tête intégré. L'arrière et l'avant de la Passat break « R-Line » présentent également le design sportif « R ». À cela s'ajoutent d'autres personnalisations possibles comme les jantes en alliage léger 17 pouces spécifiques pour la Passat break « Elegance » et les jantes en alliage léger 18 pouces pour la « R-Line ».

« R-Line Signature ». Le pack « R-Line Signature » en option a été spécialement développé pour la Passat R-Line. Il donne à l'extérieur du véhicule une touche personnalisée grâce à des éléments tels que des jantes en alliage léger noires de 19 pouces de type « Leeds » (avec finition brillante), des applications spécifiques sur les pare-chocs, des boîtiers de rétroviseurs extérieurs peints en noir et rabattables électriquement, un toit peint en « Noir Ébène métallisé », un spoiler de toit bicolore (couleur du véhicule/noir), des barres de toit noir brillant, une barre transversale également noir brillant dans les feux arrière rouge foncé, un vitrage teinté à l'arrière et des baguettes décoratives noir brillant sur les glaces latérales. À l'intérieur, la Passat R-Line dotée du pack « Signature » est sublimée par des détails tels qu'un ciel de pavillon et des revêtements de montants de pavillon en microfibre noire « ArtVelours », des inserts décoratifs spéciaux, les sièges ergoActive Plus, une isolation acoustique intérieure étendue, un volant sport chauffant ainsi que des parties centrales de siège (avant et arrière extérieurs) en cuir perforé « Puglia ».



REMARQUES

1. Toutes les indications relatives à l'équipement, aux prix (TVA de 19 % incluse) et aux performances se rapportent à la gamme de modèles proposée en Allemagne. Veuillez contacter le service de presse de votre pays pour en savoir plus sur les équipements, les prix et les motorisations spécifiques à votre marché.
2. Équipement optionnel.
3. Étude « Mobilité en Allemagne »
4. La valeur utile du processus de recharge pour le client est de 40 kW, déterminée selon la norme DIN 70080. Dans des conditions idéales (par exemple un état de charge très faible ou une température élevée de la batterie), des puissances de recharge jusqu'à 50 kW peuvent toutefois être atteintes.
5. Passat eTSI, 110 kW (150 ch) – consommation de carburant en cycle mixte WLTP : 5,7-5,4 l/100 km | émissions de CO₂ (en cycle mixte), en g/km : 129-122 | Classe d'émission de CO₂ : D.
6. Passat TDI, 110 kW (150 ch) – consommation de carburant en cycle mixte WLTP : 5,4-5,0 l/100 km | émissions de CO₂ (en cycle mixte), en g/km : 143-131 | Classes d'émission de CO₂ : D-E.
7. Dans les limites du système : le conducteur doit être prêt à tout moment à prendre le dessus sur le système d'aide à la conduite. Il n'est pas dégagé de sa responsabilité de conduire le véhicule avec prudence.