4 maart 2024

|  |
| --- |
| **Press contact Volkswagen**Joke BoonPR ManagerTél. : +32 (0)2 754.03.95joke.boon@dieteren.be |
| D'Ieteren Automotive SA/NVMaliestraat 50, rue du Mail1050 Brussel/BruxellesBTW/TVA BE0466.909.993RPR Brussel/RPM Bruxelles |
|  |
| **Meer informatie**[https://www.dieteren.be/nl](https://www.dieteren.be/nl/) |

# De nieuwe Passat Variant

# Nieuwe status quo in de zakelijke klasse: de meest geavanceerde Passat Variant aller tijden is aangekomen

|  |
| --- |
| * Nieuw ontwikkeld: Volkswagen heeft de negende generatie van de Passat Variant naar een volledig nieuw niveau getild op het gebied van technologie, kwaliteit en look
* Doordacht: De Passat eHybrid combineert met een elektrisch rijbereik van ongeveer 100 km en een totale actieradius van meer dan 800 km het beste van twee aandrijfwerelden
* Nieuw ontworpen: Het digitale cockpitlandschap van de Passat biedt intuïtieve bediening en een spraakassistent die toegang biedt tot ChatGPT
* Nieuwe dimensies: De Passat Variant biedt 50 mm meer ruimte achterin, tot 690 liter bagageruimte voor vijf inzittenden en 1.920 liter totaal laadvolume
* Opnieuw geconfigureerd: De Passat verlegt de grenzen van zijn klasse met zijn technologieën, zijn materialen, zijn ruimte en zijn comfort
 |

**Een klasse apart.** De Volkswagen Passat is een wereldwijde bestseller. Tot nu toe zijn al meer dan 34 miljoen exemplaren geleverd in zowat elk land ter wereld. Een niet-aflatend succes: zelfs vijf decennia na zijn debuut is de Passat momenteel internationaal nog altijd een van de drie best verkochte Volkswagens, samen met de Tiguan en Polo (inclusief afgeleiden). In Europa is hij altijd al een bestseller geweest, vooral als Variant. Daarom biedt Volkswagen hem tussen de Noordkaap en Gibraltar sinds 2022 nog uitsluitende als break aan. Met veel succes. In Duitsland bijvoorbeeld was de Passat Variant in 2023 met 45.494 nieuwe inschrijvingen de nummer één in de middenklasse. Het geheim van het succes: de Passat Variant is twee auto’s in één: tegelijk een zakelijk voertuig en een veelzijdige gezinswagen. Nu komt er een volledig nieuw ontwikkelde Passat Variant op de markt. En deze keer overschrijdt hij de klassengrenzen. Want de inmiddels negende generatie van de Passat Variant is geprijsd (vanaf 41.085 euro1) als een middenklasser, maar kan met zijn nieuwe formaat, zijn nieuwe kwaliteit en zijn nieuwe innovatiekracht ook het hogere segment bedienen.

**Nieuwe status quo.** Er zijn details zoals een compleet nieuw cockpitlandschap met een intuïtief bedienbaar infotainmentsysteem, nieuwe ergoActive-stoelen2met pneumatische drukpuntmassage met 10 kamers, opvallend hoogwaardige interieurmaterialen en -oppervlakken, een adaptief onderstel van de volgende generatie (DCC Pro2), nieuwe IQ. LIGHT-ledmatrixkoplampen2 met een extreem krachtige grootlichtbundel of de volgende evolutiefase van Volkswagens plug-inhybride aandrijvingen (ca. 100 km elektrisch en meer dan 800 km totaal rijbereik) evenals een uitstekende stroomlijn (Cx van 0,25 in plaats van 0,31), die een nieuwe technische status quo in het Passat-segment definiëren. Dat wordt aangevuld door het uitstekende ruimteaanbod, met 50 mm meer beenruimte achterin vergeleken met de sowieso al royaal bemeten voorganger en tussen 690 liter (+40) en 1.920 liter (+140) laadvolume. De extra ruimte wordt gerealiseerd via de wielbasis, die zelf met 50 mm is verlengd tot 2.841 mm. De nieuwe Passat Variant is 4.917 mm lang, 1.849 mm breed en 1.497 mm hoog.

**Statement.** Kai Grünitz, Volkswagen-bestuurslid voor Technical Development, vat de kenmerken van de nieuwe Passat samen: “Het is het samenspel van hoogst efficiënte aandrijfsystemen, de onmerkbare ondersteuning van de rijhulpsystemen, het uitgebalanceerde rijgedrag, de aangename aanraakfuncties en bedienbaarheid van alle elementen, het hoge comfortniveau en last but not least het grote ruimteaanbod die van de Passat Variant een bijzonder evenwichtige reiswagen maken. Met dit concept zal de nieuwe generatie niet alleen scoren in de middenklasse, maar ook in het segment daarboven.”

**Plug-inhybride heruitgevonden.** De twee nieuwe plug-inhybride aandrijvingen (eHybrid) zijn van bijzonder belang voor de modelreeks. Met een elektrisch rijbereik van ongeveer 100 km en een totale actieradius van in theorie meer dan 800 km smelten hier twee aandrijfwerelden samen tot één nieuwe filosofie: als eHybrid is de Passat een elektrische auto die zijn hightech benzinemotor (TSI) alleen inschakelt als veel vermogen gevraagd wordt of op lange trajecten, zodat hij onderweg indruk kan maken met zeer lage verbruikscijfers. Interessant feit: volgens een studie3 van het Duitse federale ministerie voor Digitale Technologie en Transport is 95 procent van alle verplaatsingen met personenwagens in Duitsland korter dan 50 km en 99 procent korter dan 100 km – een scenario dat ook van toepassing is op andere Europese landen. Feit is: deze 99 procent van alle ritten kan puur elektrisch worden afgelegd met een Passat eHybrid.

**Elektromotor plus 1.5 TSI.** De Passat eHybrid start altijd in de elektrische E-modus (behalve bij buitentemperaturen onder -10 graden). Dat komt doordat hiervoor een grotere hoeveelheid restenergie wordt gereserveerd door de batterij, die met 19,7 kWh bijna twee keer zo groot is als voorheen. Alleen wanneer de snelheid hoger is dan 140 km/u, extreem veel vermogen wordt gevraagd (bv. kickdown) of de batterij te weinig restcapaciteit heeft voor continu elektrisch rijden, schakelt de Passat automatisch over naar de Hybrid-modus; die omschakeling kan ook handmatig gebeuren. Daarnaast kan de bestuurder beschikken over de vier rijmodi Eco, Comfort, Sport en Individual. Volkswagen heeft de hybridestrategie hier aanzienlijk doorontwikkeld en aangepast. In Eco-modus wordt de Passat nu in de E-stand gehouden, zelfs bij sterke acceleraties, zodat de auto in deze modus nagenoeg rijdt als een EV. De TSI-motor wordt in de Eco-modus alleen ingeschakeld bij bijna volledige belasting of als de batterij bijna leeg is. In deze modus gebeurt dat nu zonder terugschakelen van de versnellingsbak, zodat de TSI zeer comfortabel en efficiënt is geïntegreerd. Als de bestuurder echter overschakelt naar de modus Comfort, Sport of de overeenkomstig geconfigureerde modus Individual, kan hij de versnellingsbak ook spontaan laten terugschakelen door het gaspedaal in te trappen en gebruik te maken van het volledige vermogen van de TSI. De nieuwe plug-inhybride aandrijvingen ontwikkelen een systeemvermogen van 150 kW (204 pk)4 en 200 kW (272 pk)5. In de krachtigere versie van de twee eHybrid-versies is het vermogen van de nieuwe 1.5 TSI verhoogd van 110 kW (150 pk) naar 130 kW (177 pk). Zoals eerder beschreven wordt de elektromotor van energie voorzien door een nieuwe 19,7kWh-batterij (netto-energiecapaciteit). Aan DC-snellaadstations kan nu worden opgeladen met een vermogen tot 50 kW.

**eTSI, TSI en TDI – Veelzijdige efficiëntie.** Het gamma aandrijfsystemen wordt aangevuld met een mildhybride aandrijving (1.5 eTSI), turbobenzinemotoren (2.0 TSI) en turbodiesels (2.0 TDI). De instapversie is een mildhybride aandrijving met 48V-technologie en een vermogen van 110 kW (150 pk)7, die nieuw is voor de modelreeks. Twee turbobenzinemotoren, met 150 kW (204 pk)8 en 195 kW (265 pk)9, en drie turbodieselmotoren, met 90 kW (122 pk)10, 110 kW (150 pk)11 en 142 kW (193 pk)12, vervolledigen het gamma. De Passat-modellen met 195 kW en 142 kW hebben standaard op het slim gestuurde vierwielaandrijvingssysteem 4MOTION; alle andere versies van de Passat Variant hebben voorwielaandrijving.
*\*In België: 2.0TSI 265PK en diesel 193PK niet beschikbaar, er is ook geen 4MOTION voorzien.*

**Superieur onderstel.** De nieuwe Passat heeft een onderstel dat is doorontwikkeld ten opzichte van zijn voorganger. Het biedt een hoog comfortniveau op lange afstanden in combinatie met een zeer neutraal rijgedrag. Deze prestaties kunnen nog verder worden verbeterd door een nieuwe adaptieve onderstelregeling, DCC Pro, waarvan de nieuwe tweeklepsdempers een aanzienlijk grotere spreidstand tussen maximale dynamiek en maximaal comfort mogelijk maken. Met zowel het standaardonderstel als de optionele DCC Pro heeft Volkswagen het typische lineaire karakter van de Passat verder geperfectioneerd en het comfort andermaal verbeterd. De verlengde wielbasis en de extreem uitgebalanceerde besturing, met name in de rechtuitstand, dragen bij tot deze nauwkeurige rijeigenschappen. In combinatie met DCC Pro wordt de Passat ook geleverd met de nieuw afgestelde progressieve stuurinrichting, die een nog directere respons biedt dankzij onder andere een reductie van het aantal stuurwielomwentelingen (min 0,65 tot 2,1 omwentelingen).

**Sterk design-DNA.** Het volledig nieuwe exterieurdesign weet alle technologieën van de nieuwe Passat perfect te verpakken. Het volgt het DNA van deze modelreeks, maar dan krachtig geherinterpreteerd, én afhankelijk van de uitrusting ook op een heel specifieke manier. Er zijn vier lijnen: de basisversie Passat, de op de bedrijfswagenrijders afgestemde lijn Style en de topversies Elegance en R-Line. Ze onderscheiden zich allemaal visueel van elkaar door onder andere het design. Opvallend aan de voorkant zijn de nieuwe ledkoplampen en de grote luchtinlaten in de bumper. Markant zijn hier de brede en elegante verchroomde sierlijsten van de Passat Style en Passat Elegance en de sportieve ruitjesgrille met aerodynamische vleugels opzij van de Passat R-Line. Kenmerkend voor het silhouet zijn de scherpe undercut ter hoogte van de deurgrepen, de langgerekte raamlijsten en de krachtige wielkasten. Opvallend aan de achterzijde is de doorlopende achterlichtstrip. Alle versies onderscheiden zich achteraan van elkaar door het design van de bumper. Zo wordt de Passat R-Line hier in lijn met de voorpartij gekenmerkt door een geruite bekleding in zwarte hoogglans en een rode reflecterende dwarsstrip. Bij de Passat Elegance wordt hier gebruikgemaakt van een dwarsbalk in een verfijnde chroomlook. De aparte stijl van de R-Line en Elegance wordt ook uitgedrukt in de dwarse achterlichtstrip met specifieke ledelementen (IQ.LIGHT) en een smalle chroomstrip.

**Hightech cockpit met ChatGPT.** De intuïtief bedienbare cockpit heeft een iconisch helder design. Met zijn horizontale oriëntatie en fijne details zoals de nette sierstiksels en verlichte accenten legt de Passat ook op dit gebied de lat in de middenklasse hoger. Het duidelijk gestructureerde en grote beeldschermlandschap is een stijlbepalend kenmerk. De technische basis wordt gevormd door het zogeheten MIB4, het modulaire infotainmentsysteem van de vierde generatie. Zoals steeds in de Passat maakt het een intuïtieve bediening mogelijk. Bovendien is de rekenkracht erg snel. De standaarduitrusting van de basisversie omvat al de Digital Cockpit Pro (digitale instrumenten) en een aanraakscherm van 32,8 cm (12,9 duim) van het infotainmentsysteem. Het navigatiesysteem Discover Pro Max met een display van 38,1 cm (15,0 duim) is optioneel verkrijgbaar. De nieuwe spraakassistent IDA2 wordt bediend via natuurlijke taal. Het maakt de bediening van veel voertuigfuncties mogelijk en beantwoordt specifieke vragen op alle denkbare gebieden. Hiervoor maakt het systeem gebruik van online databases en – als nieuwigheid – ChatGPT2 (kunstmatige intelligentie, AI). ChatGPT zal beschikbaar zijn als update.

**EFFICIËNT RIJDEN – Vijf AANDRIJVINGEN VOOR ALLE TOEPASSINGSSCENARIO’S**

**eHybrid, eTSI, TSI, TDI, DSG.** De Passat Variant zal beschikbaar zijn met vijf verschillende aandrijfconfiguraties: een voor de Passat nieuwe mildhybride benzinemotor (eTSI), twee nieuwe plug-inhybride aandrijvingen (eHybrid), twee turbodiesels (TDI) en één turbobenzinemotor (TSI). Alle aandrijvingen zijn standaard gekoppeld aan een versnellingsbak met dubbele koppeling (DSG). De eTSI (1.5 TSI evo2) ontwikkelt een vermogen van 110 kW (150 pk). De twee nieuwe eHybrid-modellen leveren systeemvermogens van 150 kW (204 pk) en 200 kW (272 pk). De TSI-motor uit de EA888 evo4-serie stuurt een maximaal vermogen van 150 kW (204 pk) naar de DSG. Voor de twee TDI-motoren uit de EA288 evo-serie is dat 90 kW (122 pk), 110 kW (150 pk).

**DAGELIJKS ELEKTRISCH RIJDEN – PLUG-INHYBRIDE heruitgevonden**

**eHybrid met 150 kW en 200 kW.** Volkswagen heeft de eHybrid grondig nieuw ontworpen, met een efficiëntere en grotere batterij (19,7 kWh netto), een hoger oplaadvermogen (tot 50 kW6), een hightech turbobenzinemotor (1.5 TSI evo2) die voor het eerst wordt gebruikt voor de plug-inhybride modellen, en een nieuwe hybridestrategie. De som van al deze maatregelen maakt van de nieuwe Passat Variant eHybrid in de dagelijkse praktijk een volledig elektrische auto dankzij zijn elektrische rijbereik van ongeveer 100 kilometer. Daarnaast is evenwel ook een totaal rijbereik van meer dan 800 km mogelijk voor langere ritten op reis of voor lange dagelijkse ritten als bedrijfswagen (beide rijbereiken zijn prognosewaarden). In de basisversie ontwikkelt de 1.5 TSI een vermogen van 110 kW (150 pk) en maakt zo een systeemvermogen van 150 kW (204 pk) mogelijk in combinatie met de 85 kW (115 pk) aan piekvermogen van de elektromotor. De 130 kW (177 pk) sterke topversie van de verbrandingsmotor is als optie verkrijgbaar en genereert samen met de elektromotor een systeemvermogen van 200 kW (272 pk). De 150kW-versie ontwikkelt een systeemkoppel van 350 Nm; in het geval van de 200kW-versie is dat 400 Nm. Het maximale systeemvermogen en het maximale systeemkoppel zijn geen optelsommen van de waarden van de 1.5 TSI evo2 en de elektromotor, maar maximale waarden die elektronisch worden gestuurd met het oog op maximale efficiëntie. De componenten van de nieuwe plug-inhybride aandrijving in detail:

**1.5 TSI evo2 met 110 kW en 130 kW.** De plug-inhybride aandrijving bestaat uit twee aandrijfmodules: de elektromotor en de turbobenzinemotor. De vroegere 1.4 TSI wordt vervangen door de 1.5 TSI evo2. De evo2 wordt gekenmerkt door tal van hightech aspecten, zoals het TSI evo-verbrandingsproces en een VTG-turbocompressor (variabele turbinegeometrie). De combinatie van het TSI-Miller-verbrandingsproces met de VTG-turbocompressor is een technisch USP op het gebied van benzinemotoren voor massaproductie. Een andere primeur naast het feit dat de 1.5 TSI evo2 voor het eerst wordt gebruikt voor een plug-inhybride aandrijving, is ook het debuut van de hoogste vermogensversie van 130 kW van de verbrandingsmotor.

**Miller-cyclus verhoogt efficiëntie.** Het TSI evo-verbrandingsproces dat we al kennen van de eerste 1.5 TSI evo, wordt ook gebruikt in de TSI evo-generatie. Naast de geoptimaliseerde koeling van de verbrandingskamer is de doorslaggevende factor de symbiose van VTG-drukvoeding en de Miller-cyclus (vroeg sluiten van de inlaatkleppen met hoge compressie). Dankzij dit verbrandingsproces werkt de efficiënte 1.5 TSI evo2 met een zeer hoge efficiëntie, wat het brandstofverbruik en de uitstoot verlaagt. Andere technische parameters zijn onder meer een hogedrukinjectie met een inspuitdruk tot 350 bar, cilindervoeringen met plasmacoating (lagere inwendige wrijving) en zuigers met ingegoten koelkanalen (optimalisatie van de verbranding). Beide plug-inhybride versies van de 1.5 TSI ontwikkelen hun maximumvermogen tussen 5.500 en 6.000 t/min en hun maximumkoppel van 250 Nm tussen 1.500 en 4.000 t/min.

**Elektromotor met 85 kW en 6-traps DSG.** Volkswagen gebruikt een doorontwikkelde hybride versnellingsbak in de nieuwe Passat eHybrid: de DQ400e evo. De elektromotor is geïntegreerd in deze speciale 6-traps DSG. Zoals eerder beschreven ontwikkelt de elektromotor met de aanduiding HEM80evo een vermogen van 85 kW (115 pk) en een maximumkoppel van 330 Nm. Samen met de nieuwe DQ400e evo vormt de elektromotor een compacte eenheid.

**19,7kWh-hoogspanningsbatterij.** Met de nieuwe Passat eHybrid is een elektrisch WLTP-rijbereik van ongeveer 100 kilometer mogelijk. Voorheen was dat maximaal 57 km. De aanzienlijke toename in rijbereik is te danken aan een nieuwe hoogspanningsbatterij. De netto-energiecapaciteit is toegenomen van 10,6 tot 19,7 kWh in vergelijking met zijn voorgangers (bruto: 13 tot 25,7 kWh). De batterij is uitgerust met een nieuwe celtechnologie voor de 96 modules en externe vloeistofkoeling. Omdat de lithium-ionbatterij voor de achteras is geplaatst, resulteert dat in combinatie met de voorin gemonteerde aandrijving (elektromotor, DSG, TSI) bovendien in een evenwichtige gewichtsverdeling.

**Opladen met tot 50 kW**6**.** De energiestroom tussen de batterij en de elektromotor wordt beheerd door nieuwe vermogenselektronica. Die zet de gelijkstroom (DC) van de batterij om in wisselstroom (AC) voor de elektromotor. Daarnaast wordt het 12V-boordnet gevoed via een DC/DC-omvormer. Dankzij een eveneens nieuwe oplader is het voortaan mogelijk om op te laden aan AC-laadpunten zoals een wallbox met een vermogens tot 11 kW in plaats van 3,6 kW. Dat betekent dat een lege batterij in ongeveer 2 uur en 45 minuten tot 100 procent kan worden opgeladen. Voor het eerst kunnen plug-inhybride aandrijvingen ook worden opgeladen aan DC-snellaadpunten met een vermogen tot 50 kW6. In dat geval wordt een tot 10% ontladen batterij in ongeveer 23 minuten weer opgeladen tot 80%. Tijdens het reizen kan de laadstatus van de batterij nu in vijf selecteerbare fasen worden gehandhaafd, bijvoorbeeld om op de plaats van bestemming elektrisch door een milieuzone te rijden.

**DEELS ELEKTRISCH RIJDEN – 48V-MILDHYBRIDE ALS NIEUWIGHEID IN DE PASSAT**

**eTSI met 110 kW.** Niet elke bestuurder kan zijn auto thuis of op het werk opladen. Maar ook in die gevallen biedt Volkswagen de mogelijkheid om elektrische energie te gebruiken met de Passat Variant eTSI, door de omzetting van kinetische energie in stroom. Dat recuperatievermogen van rem- of vertragingsenergie wordt mogelijk gemaakt door de in de Passat nieuwe mildhybride aandrijving. Net als bij de nieuwe plug-inhybride modellen (eHybrid) vormt ook hier de 1.5 TSI evo2 het technische centrum van de aandrijving. De eTSI is gekoppeld aan een lithium-ionbatterij van 48 volt en een starter-generator van eveneens 48 volt, die een vermogen van 14 kW en een koppel van 56 Nm levert. Enerzijds werkt het 48V-systeem als een soort elektrische booster, waardoor het zeer goede wegrijprestaties biedt. Tegelijkertijd maakt de technologie het mogelijk om de 1.5 TSI evo2 volledig uit te schakelen, waardoor freewheelen en tijdelijk elektrisch rijden mogelijk worden. Het resultaat: tot 0,5 l/100 km minder brandstofverbruik.

**De technische details van de eTSI.** Naast technische kenmerken zoals het TSI evo-verbrandingsproces en de VTG-turbocompressor is de 250 Nm sterke 1.5 TSI evo2 als eTSI in tegenstelling tot zijn eHybrid-tegenhangers ook uitgerust met de cilinderuitschakeling ACTplus. Afhankelijk van de bedrijfssituatie worden twee van de vier cilinders van de motor zo vaak mogelijk uitgeschakeld via ACTplus. De tweede en derde cilinder zijn zo ontworpen dat dat de brandstoftoevoer kan worden afgesloten bij lage en middelhoge belastingen en toerentallen. De efficiëntie van de actieve cilinders neemt toe, terwijl de passieve cilinders vrijwel zonder verlies meedraaien. Ze worden onmiddellijk weer actief wanneer het gaspedaal opnieuw wordt ingetrapt. Vergeleken met de eerste 1.5 TSI evo-generatie werd die in- en uitschakeling van de cilinders andermaal verbeterd om een soepele motorwerking te garanderen.

**Hoe werkt de eTSI?** Met kleinere kabeldoorsneden dan bij hoogspanningssystemen en een compacte batterij met dus een beperkt meergewicht maakt de 48V-technologie de overdracht van hogere elektrische vermogens mogelijk. Vergeleken met voertuigen met zuivere 12V-technologie leidt dat tot de recuperatie van een aanzienlijk grotere hoeveelheid energie bij het remmen of vertragen. De energie die in de 48V lithium-ion batterij wordt opgeslagen, wordt later gebruikt om een riemaangedreven starter-generator van 48 volt aan te drijven en het 12V-boordnet te voeden via een DC/DC-omvormer. De watergekoelde riemaangedreven starter-generator fungeert als dynamo en startmotor. Tegelijkertijd werkt hij als een compacte elektromotor, die het aandrijfkoppel zonder vertraging verhoogt bij het wegrijden. Het vermogen van de generator wordt overgebracht door de riemaandrijving. De generator herstart ook de verbrandingsmotor, die tijdens het rijden zo vaak mogelijk wordt uitgeschakeld. Al met al combineert de mildhybride aandrijving met 48V-technologie bij dagelijks gebruik lage verbruiks- en uitstootwaarden met zeer goede wegrijprestaties.

**ACTIEF RIJDEN – DCC PRO EN RIJDYNAMIEKMANAGER ALS NETWERK**

**Elektronisch gestuurd onderstel.** De negende Passat is uitgerust met een aanzienlijk doorontwikkeld onderstel. Naast tal van specifieke ingrepen ontwikkelde Volkswagen voor zijn bestseller een nieuwe generatie van de adaptieve onderstelregeling DCC, het optionele DCC Pro. Daarnaast is de nieuwe Passat Variant nu uitgerust met een rijdynamiekmanager. Het systeem regelt de functies van de elektronische sperdifferentiëlen (XDS) en de zijdelingsedynamiekcomponenten van de schokdempers, die in het geval van het DCC Pro regelbaar zijn. Aan de hand van wielspecifieke remingrepen en een wielselectieve verandering van de demperstugheid worden de rijeigenschappen dankzij de rijdynamiekmanager neutraler, stabieler, wendbaarder en preciezer. De basisarchitectuur van het onderstel wordt gevormd door een McPherson-voortrein en een vierarmige achteras.

**Nieuw DCC Pro in detail.** De actieve demperregeling reageert permanent op de wegkenmerken en de rijomstandigheden van het moment, rekening houdend met parameters zoals stuur-, rem- en acceleratie-input. Voor elk wiel wordt de ideale demping in een fractie van een seconde berekend en toegepast op de schokdempers. De bestuurder heeft bovendien de mogelijkheid om het DCC specifiek in te stellen, van zeer comfortabel tot zeer sportief. Voor het eerst in de Passat worden de zijdelingsedynamiekcomponenten van de adaptieve onderstelregeling via de rijdynamiekmanager gecoördineerd en zo geoptimaliseerd. Op die manier biedt de adaptieve onderstelregeling in combinatie met de rijdynamiekmanager altijd het optimale rijcomfort met de beste rijdynamiek. In tegenstelling tot het DCC van de voorganger met 1-kleps dempers zijn de dempers van het nieuwe DCC Pro uitgerust met twee kleppen. Dat gaat gepaard met een aangepast regelalgoritme voor de aparte sturing van de demping voor in- en uitveren. De sneller werkende 2-kleps dempers zorgen voor een betere en rustigere verbondenheid van het koetswerk met het onderstel en tegelijkertijd – door de nog nauwkeurigere sturing van de demping bij in- en uitveren – voor een geoptimaliseerde rijdynamiek. Tot nu toe werden 2-kleps dempers alleen toegepast in combinatie met meerarmige assen in de hogere middenklasse en luxeklasse. De integratie in McPherson-veerpoten is nieuw. Dankzij het DCC Pro wordt de spreiding van eigenschappen op het vlak van rijdynamiek en -comfort aanzienlijk verruimd. In het samenspel van die eigenschappen ervaart de Passat-bestuurder een zeer aangenaam en veilig rijgevoel, zelfs op slecht wegdek.

**GEASSISTEERD RIJDEN - PARK ASSIST PLUS WIJST DE WEG**

**Parkeerhulp met geheugen en afstandsbedieningsfunctie**. De Passat Variant is gelanceerd met een doorontwikkeld gamma van geavanceerde rijhulpsystemen, met onder meer Park Assist Plus2, dat optioneel of standaard is afhankelijk van de uitrustingsversie, de nieuwe geheugenfunctie voor de parkeerassistent en Park Assist Pro2 met afstandsbedieningsfunctie. De basisfunctie van Park Assist Plus en Park Assist Pro is een systeem dat ook al beken is van andere Volkswagen-modellen. Het maakt geassisteerd inparkeren mogelijk in parkeervakken die zich parallel of dwars ten opzichte van de rijrichting bevinden. Geassisteerd uitparkeren uit parallelle parkeervakken is ook mogelijk. De Passat neemt daarbij het accelereren, remmen en sturen over13. Nieuw is de geheugenfunctie voor het doorontwikkelde Park Assist Plus. Met deze functie registreert het systeem de laatste 50 gereden meters en dus ook de inparkeersituatie. Zodra de Passat tot stilstand is gekomen, kan de parkeermanoeuvre worden opgeslagen. Telkens wanneer de Volkswagen weer aankomt op deze locatie, biedt het systeem automatisch aan om het parkeermanoeuvre over te nemen13. Zelfstandig uitparkeren13 is ook mogelijk. Er kunnen maximaal vijf parkeermanoeuvres worden opgeslagen. Een andere nieuwe functie is parkeren op afstand. Met behulp van het Park Assist Pro en een gelijknamige app is het mogelijk om de Passat van buitenaf en dus vanop afstand in en uit te parkeren met behulp van een smartphone13.

De rijhulpsystemen van de Passat in een oogopslag:

* Afslagremfunctie en uitwijkondersteuning
* Aanhangwagenmanoeuvreerhulp Trailer Assist2
* Automatische afstandregeling ACC
* Vertrekhulp op hellingen
* Inparkeerhulp (waarschuwingssignalen voor obstakels voor en achter)
* Elektronisch stabilisatieprogramma (ESP) met tegenstuurhulp, ABS, ASR, EDS, MSR en aanhangwagenstabilisering
* Rijhulpsysteem Travel Assist2
* Snelheidsbegrenzer
* Vermoeidheidsherkenning
* Noodremhulpsysteem Front Assist met voetganger- en fietserdetectie
* Parkeerhulp Park Assist Plus2
* Parkeerhulp Park Assist Pro2
* Geheugenfunctie voor de parkeerassistent2
* Proactief beschermingssysteem voor inzittenden
* Achteruitrijcamera Rear View
* Rijstrookassistent Lane Assist
* Rijstrookwisselassistent Side Assist met uitparkeerhulp en uitstapwaarschuwing
* Omgevingszicht Area View inclusief Rear View2
* Verkeersbordherkenning

**RIJDEN IN STIJL - VOLLEDIG NIEUW ONTWORPEN EN TOCH TYPISCH PASSAT**

**Nieuw design, nieuwe dimensies.** Met het debuut van de negende generatie heeft Volkswagen het design van de traditierijke Passat-modelreeks in het moderne tijdperk geprojecteerd. In vergelijking met zijn voorganger zijn de oppervlakken sculpturaler geworden, de lijnen dynamischer en de afmetingen groter. De 50 mm langere wielbasis (2.841 mm) maakt hier het verschil. De totale lengte van 4.917 mm komt neer op een toename van 144 mm. De langere wielbasis en het langere koetswerk vergroten de knieruimte achterin evenals de bagageruimte. De breedte van de Passat is met een bescheiden 20 mm toegenomen tot 1.852 mm. De hoogte is met 1.497 mm vergelijkbaar met die van zijn voorganger. Feit is dat de grotere lengte bij een vrijwel gelijke hoogte leidt tot dynamischere proporties.

**Frontpartij met nieuwe ledkoplampen.** De gestroomlijnde (Cx 0,25) en krachtige vormgeving van zijn voorkant verleent de Passat Variant een superieure présence. Elk detail is nieuw. Neem bijvoorbeeld de motorkap: terwijl die van de voorganger in het midden hoger was dan opzij, is de nieuwe nu lager in het midden. Naar buiten toe rijst de motorkap sculpturaal op met scherpe lijnen, waardoor de spatborden meer kracht uitstralen. Eveneens opvallend zijn de nieuwe ledkoplampen met hun twee modules en de smalle leddagrijlichten erboven. Deze twee dagrijlichtelementen zijn in het radiatorrooster met elkaar verbonden door een horizontale ledstrip. De visueel doorlopende lichtstrip verleent de Volkswagen een brede en elegante uitstraling. Als optie biedt Volkswagen de Passat Variant aan met een nieuwe generatie van de IQ.LIGHT-ledmatrixkoplampen, die beschikken over een nieuwe high-performance grootlichtfunctie met een aanzienlijk groter verlichtingsbereik.

**Silhouet met scherpe undercut.** Met zijn krachtige zijdelingse koetswerkvlakken, een scherpe undercut als karakterlijn (ter hoogte van de deurgrepen), de aanzienlijk langere wielbasis en de langgerekte zijruiten straalt de Passat Variant een geheel eigen dynamiek en elegantie uit. Zowel voor- als achteraan vormen de undercut en de oppervlakken boven de wielkasten krachtige schouderpartijen in het slanke silhouet. De opvallende D-stijlen, die meer naar voren leunen en meer dynamiek uitstralen, passen in dit sportieve beeld, wat aantoont dat een dynamischer design en een grotere bagageruimte (plus 40 liter) elkaar niet hoeven uit te sluiten. Onder de lichtje verbrede wielkasten verbinden tot 19 duim grote wielen de Passat Variant met het wegdek.

**Achterpartij met nieuwe dwarse ledstrip.** Net als de voorkant en flanken werd ook de achterkant van de nieuwe Passat strak en krachtig vormgegeven. Voor het eerst in deze modelreeks benadrukken de doorlopende ledachterlichten de breedte van het koetswerk. Met hun nieuwe 3D-lichtsignatuur ogen ze kristalhelder en vertonen ze een technologische look. Functioneel staan de ledelementen garant voor een optimaal signaleringseffect. In het bovenste deel van de achterklep vallen de grote dakspoiler en de zijdelingse luchtdeflectoren op de D-stijlen op. Samen beperken deze stroomlijnelementen de turbulentie achteraan, zodat ze samen met een diffusor onder de bumper bijdragen tot een lager energieverbruik en een groter rijbereik.

**Minimale luchtweerstand voor maximale efficiëntie.** De Passat Variant is een vijfzitter met een bagageruimte van maximaal 1.920 liter. En toch is zijn stroomlijn beter dan die van de meeste sportwagens. Zoals eerder gezegd is de luchtweerstandscoëfficiënt (Cx) aanzienlijk verbeterd, van 0,31 naar 0,25. De aerodynamica draagt er in aanzienlijke mate toe bij dat de nieuwe Passat Variant nog efficiënter en zuiniger is geworden. De aerodynamische topwaarden van de nieuwe Passat Variant werden bereikt door de optimale koetswerkvorm, perfectionering tot in het kleinste detail en technische stroomlijnkenmerken. Tot de technische details behoren elektrisch gestuurde radiatorroosterlamellen, die zorgen voor de nodige koeling wanneer dat nodig is. De aerodynamische verfijning is overigens overal terug te vinden. Zo worden vooraan storende luchtturbulenties geminimaliseerd door middel van zogenaamde ‘air curtains’ in de bumper. Door de gerichte luchtstromen worden de voorwielen hier optimaal ontweken en de remmen gekoeld. Daarenboven is de bodem van de auto tot aan de achterdiffusor grotendeels geïntegreerd in de aerodynamica. De nieuwe buitenspiegels bieden bijzonder weinig oppervlak om de wind tegen te werken. Achteraan zijn er de luchtdeflectoren op de D-stijlen, die samen met de dakspoiler de luchtturbulentie beperken.

**GECONNECTEERD RIJDEN – NIEUW COCKPITLANDSCHAP IS INTUÏTIEF TE BEDIENEN**

**Overzichtelijke displays en bedieningselementen, nieuw nachtverlichtingsdesign.** De negende generatie van de Passat is uitgerust met een volledig nieuw ontwikkelde cockpitarchitectuur. De centrale elementen zijn de Digital Cockpit Pro (digitale instrumenten) en een infotainmentsysteem van de nieuwste generatie. Het visueel vrijstaande aanraakscherm van het systeem wordt gekenmerkt door een nieuw ontwikkeld grafisch ontwerp en een menustructuur die gebruiksvriendelijk en duidelijk is. Veel van de systeeminstellingen van de Passat kunnen ook worden bediend via een nieuwe, natuurlijkespraakbesturing (IDA) met ChatGPT-integratie.

**Digital Cockpit Pro in detail.** Het instrumentenbord heeft een beeldschermdiagonaal van 260 mm (10,25 duim / 1.280 x 480 pixels). Dankzij een nieuwe oppervlaktecoating (die reflecties en verblinding voorkomt) kon het instrumentenbord vlak in de stijl van een groot scherm in het dashboard geïntegreerd worden, omdat een luifel om het zonlicht te weren niet langer nodig is. Daarnaast zijn de grafische elementen nieuw ontwikkeld en is het aantal functies uitgebreid. De bestuurder kan verschillende grafische basisconfiguraties (views) oproepen met de overeenkomstige knoppen op het multifunctiestuurwiel, waaraan op hun beurt functies kunnen worden toegewezen. Er is keuze uit vier views: Classic (ronde instrumenten), Progressive (vierkante velden), Navigation (met navigatiekaart inclusief routegeleiding) en, voor de Passat R-Line, de gelijknamige R-Line-view (met R-logo, schakelindicator en speciale toerenteller).

**Nieuw infotainment in detail.** Het digitale centrum van het nieuwe infotainmentsysteem (vierde generatie, MIB4) is het aanraakscherm. Het nieuwe standaard infotainmentdisplay meet 285,6 x 160,6 mm (12,9 duim / 1.920 x 1.080 pixels). In combinatie met het navigatiesysteem Discover Pro Max kan optioneel ook een display van 332,07 x 185,79 mm (15 duim / 2.240 x 1.260 pixels) worden besteld. De volledig nieuwe graphics, structuur en menunavigatie van beide versies zijn identiek. Het doel was om de bediening eenvoudig, duidelijk en personaliseerbaar te maken. Om dat te bereiken werd het scherm verdeeld in twee aanraakbalken – de Top Bar (boven) en de Bottom Bar (onder) – en het startscherm. Grote zones van de Top Bar en het startscherm kunnen door de bestuurder gepersonaliseerd worden met zijn favoriete directe toegangen. Terwijl de bestuurder alle functies op het startscherm kan oproepen in de vorm van apps, blijven de individueel geconfigureerde Top Bar en de statische Bottom Bar als permanente weergave op het display staan. Dat vereenvoudigt de bediening aanzienlijk. Onder het infotainmentdisplay bevinden zich bovendien de verlichte aanraakschuifregelaars voor de temperatuur- en volumeregeling.

**Nieuw Windshield-Head-up-Display.** Een ander cockpitonderdeel aan boord van de Passat is het eveneens nieuw ontwikkelde head-updisplay, dat de belangrijkste informatie voor de bestuurder via de voorruit projecteert in de virtuele ruimte voor het voertuig. In de voorganger werd een eenvoudiger head-updisplay met een uitschuifbaar projectieoppervlak gebruikt.

**Nieuwe stuurkolomhendels.** Het instrumentenpaneel strekt zich horizontaal in een rechte lijn uit, met een hoogwaardig en overzichtelijk design. De middenconsole biedt meer opbergruimte, omdat de versnellingsbak nu wordt bediend via een intuïtieve stuurkolomhendel (rechts), vergelijkbaar met die in de nieuwste ID.-modellen: voorwaarts naar ‘D’ draaien om vooruit te rijden, terugdraaien naar ‘R’ om de achteruitversnelling in te schakelen, zijwaarts drukken om de parkeerrem te activeren. En net als bij de ID.-modellen heeft nu ook de Passat links een nieuwe multifunctionele stuurkolomhendel voor de richtingaanwijzer- en ruitenwisserfuncties.

**Meer ruimte en hoge kwaliteit.** Het interieur van de nieuwe Passat Variant biedt nog meer ruimte dan zijn sowieso al royaal bemeten voorganger. Zo vergroot de langere wielbasis bijvoorbeeld de maximale beenruimte met 50 mm tot 947 mm. De kofferruimte nam met 40 liter toe tot 690 liter (belading tot bovenaan de rugleuningen van de achterbank). Met de achterbank neergeklapt nam het volume zelfs met 140 liter toe tot 1.920 liter. Nieuwe hoogwaardige materialen, nieuw ontwikkelde stoelen en effectieve geluidsisolatie hebben zowel de kwaliteit als het comfort naar een hoger niveau getild. Met name in combinatie met een nieuw ontworpen akoestisch pack wordt aan boord van de Passat Variant een geluidssfeer gecreëerd die veeleer doet denken aan de hogere middenklasse en luxeklasse. Naast de standaard akoestische voorruit wordt voor de zijruiten ter hoogte van de eerste en tweede zitrij dubbele beglazing met akoestische folie toegepast.

**Nieuwe ergoActive-stoelen met massage en klimaatregeling**. De versies Style, Elegance en R-Line zijn standaard uitgerust met nieuwe ergoActive-voorstoelen (comfortstoelen) inclusief lendensteunverstelling en pneumatische 3-kamermassage in de rugleuningen. De stoelen zijn bekleed met ArtVelours Eco, een fijne microfleecestof. De optionele topversies van de stoelen heten ergoActive Plus. Ze zijn uitgerust met een elektrische 14-voudige verstelling en een drukpuntmassage met 10 kamers in de rugleuningen en een actieve klimaatregelingsfunctie (stoelverwarming plus -ventilatie). De nog hoogwaardigere ergoActive Plus-voorstoelen in leder beschikken bovendien over een automatische stoelklimaatregeling. Naast individuele standen kunnen de bestuurder en voorpassagier daarbij onder meer ook een automatische modus activeren; de temperatuur- en vochtigheidssensoren in de stoelen herkennen de koelings- en/of verwarmingsbehoefte en stemmen de klimaatregeling daarop af.

**COMFORTABEL RIJDEN – VIER UITRUSTINGSLIJNEN VOOR KILOMETERVRETERS**

**Basisuitvoering met hoogwaardige standaarduitrusting.** De nieuwe Passat kan worden geconfigureerd in de vier uitrustingsversies Passat, Style, Elegance en R-Line. De basisuitvoering Passat beschikt meteen al over voorzieningen zoals de nieuwe beeldschermen van het MIB4, het Car2X-waarschuwingssysteem, App-Connect Wireless (Apple- en Android-integratie), automatische airconditioning, USB-C-interfaces met een oplaadvermogen van 45 watt (voorin), dakrails (in zwart) en tal van rijhulpsystemen. Tot deze systemen behoren ACC (automatische afstandregeling), Side Assist (om van rijstrook te wisselen), Front Assist (omgevingsbewakingssysteem), Lane Assist (om in de rijstrook te blijven), de afslagassistent, een in- en uitparkeerhulp (akoestische en visuele waarschuwingssignalen voor obstakels voor- en achteraan), Rear View (achteruitrijcamera) en verkeersbordherkenning via de frontcamera. Ook standaard: ledkoplampen en ledachterlichten.

**Style-lijn voor kilometervreters.** De Passat Variant is een van de meest succesvolle bedrijfswagens in Europa. Volkswagen beantwoordt andermaal aan de behoeften van dat segment met de uitrustingslijn Style. Vanbuiten is deze Passat te herkennen aan de premium chroomomlijsting van de zijruiten, de zilverkleurig geanodiseerde dakrails en de chroomelementen voor- en achteraan. In België zijn de achterruiten bovendien voorzien van donkergetint privacyglas bij de Style Business. Binnenin wordt de Passat Variant Style onder meer gekenmerkt door specifieke stoelbekledingen in ArtVelours Eco, speciale interieuraccenten, gedeeltelijk elektrisch verstelbare stoelen met massagefunctie, extra USB-C-interfaces met een oplaadvermogen van 45 watt achterin en een automatisch airconditioningsysteem met drie zones. Het comfort wordt net zoals de veiligheid verhoogd door extra rijhulpsystemen, zoals de automatische rijlichtomschakeling (Light Assist) en de parkeerhulp (Park Assist Plus). Ook standaard op de Belgische markt: de nieuwe spraakassistent IDA.

**Elegance en R-Line als topversies.** Volkswagen heeft de versies Elegance en R-Line boven de uitrustingslijn Style gepositioneerd. Afhankelijk van de smaak kan de Passat Variant hiermee nog eleganter (Elegance) of dynamischer (R-Line) worden aangekleed. In vergelijking met de Style-versie delen beide lijnen extra uitrustingsdetails zoals de IQ.LIGHT-ledmatrixkoplampen van de nieuwe generatie en ledachterlichten met geanimeerde richtingaanwijzers, stoelverwarming en een uitgebreide stoelmassage (twaalf in plaats van drie pneumatische massage-elementen), het sleutelvrije start- en vergrendelsysteem Keyless Access, de elektrisch bedienbare achterklep met Easy Open/Easy Close, meer sfeerverlichting en spraakbesturing voor alle markten. Daarnaast beschikken beide modellen over het nieuwe Park Assist Plus met geheugenfunctie en de grootlichtassistent Dynamic Light Assist. De Passat Variant R-Line wordt geleverd met sportstoelen met geïntegreerde hoofdsteunen. De voor- en achterpartij van de Passat Variant R-Line pakken uit met een sportief R-design. Nog meer personaliseren kan met de specifieke lichtmetalen 17-duimsvelgen voor de Passat Variant Elegance en lichtmetalen 18-duimers voor de R-Line-versie.

**R-Line Signature.** Het optionele R-Line Signature-pack is speciaal ontwikkeld voor de Passat R-Line. Het personaliseert het exterieur met accenten zoals zwarte lichtmetalen Leeds-velgen van 19 duim (met gepolijste oppervlakken), specifieke bumperelementen, zwartgelakte en elektrisch inklapbare buitenspiegelkappen, een in Grenadilla Black Metallic gelakt dak, een tweekleurige dakspoiler (koetswerkkleur / zwart), dakrails in zwarte hoogglans, een eveneens hoogglanzend zwarte dwarsstrip in de donkerrode achterlichten, privacyglas achteraan en sierstrips in zwarte hoogglans op de zijruiten. Binnenin is de Passat R-Line met het Signature-pack verfijnd met details zoals een dakhemel en dakstijlbekleding in zwarte ArtVelours-microfleecestof, speciale decoratieve inzetstukken, de ergoActive Plus-stoelen, een nog betere geluidsisolatie van het interieur, een verwarmbaar sportstuur en middenpanelen van de stoelen (voorin en achterin opzij) in geperforeerd Puglia-leder.

1. Alle uitrustingsdetails, prijzen (incl. 21% btw) en prestatiespecificaties gelden voor het gamma dat in Duitsland wordt aangeboden.
2. Optionele uitrusting.
3. Studie ‘Mobilität in Deutschland’
4. Passat Variant eHybrid, 150 kW (204 pk) – deze aandrijfversie is nog niet te koop
5. Passat Variant eHybrid, 200 kW (272 pk) – deze aandrijfversie is nog niet te koop
6. De waarde voor het klantrelevante oplaadproces is 40 kW, bepaald volgens DIN70080. In ideale omstandigheden (bv. zeer lage laadstatus of hoge batterijtemperaturen) kunnen echter laadvermogens tot 50 kW worden bereikt
7. Passat eTSI, 110 kW (150 pk) – WLTP-brandstofverbruik (gecombineerd): 5,6-5,4 l/100 km; CO2-uitstoot (gecombineerd): 128-122 g/km
8. Passat TSI, 150 kW (204 pk) – deze aandrijfversie is nog niet te koop
9. Passat TSI, 195 kW (265 pk) – deze aandrijfversie is niet beschikbaar in België
10. Passat TDI, 90 kW (122 pk) – deze aandrijfversie is nog niet te koop
11. Passat TDI, 110 kW (150 pk) – WLTP-brandstofverbruik (gecombineerd): 5,4-5,0 l/100 km; CO2-uitstoot (gecombineerd): 142-131 g/km.
12. Passat TDI, 142 kW (193 pk) – deze aandrijfversie is niet beschikbaar in België
13. Binnen de grenzen van het systeem moet de bestuurder altijd in staat zijn om het rijhulpsysteem te overrulen. Hij wordt dus niet ontheven van de verantwoordelijkheid om het voertuig met de nodige omzichtigheid te besturen

|  |
| --- |
| **De Volkswagen-groep**[www.volkswagenag.com](http://www.volkswagenag.com)**D’Ieteren**<http://www.dieteren.com/nl> |