4 mars 2024

|  |
| --- |
| **Press contact Volkswagen**  Joke Boon  PR Manager  Tél. : +32 (0)2 754.03.95  joke.boon@dieteren.be |
| D'Ieteren Automotive SA/NV  Maliestraat 50, rue du Mail  1050 Brussel/Bruxelles  BTW/TVA BE0466.909.993  RPR Brussel/RPM Bruxelles |
|  |
| **Plus d’informations**  <https://www.dieteren.be/fr> |

# La nouvelle Passat Variant

# Nouvelle référence dans la classe affaires : la Passat Variant la plus évoluée de tous les temps est arrivée

|  |
| --- |
| * Nouvelle évolution : Volkswagen a fait passer la neuvième génération de la Passat Variant à un niveau supérieur en matière de technologie, de qualité et d’esthétique * Nouvelle combinaison : avec une autonomie électrique d’environ 100 km et une autonomie combinée de plus de 800 km, la Passat eHybrid combine le meilleur de deux mondes de propulsion * Nouveau concept : le poste de conduite numérique de la Passat propose une utilisation intuitive et un assistant vocal qui permet d’accéder à ChatGPT * Nouvelles dimensions : la Passat Variant offre 50 mm d’espace supplémentaire à l’arrière, jusqu’à 690 litres d’espace pour les bagages de cinq occupants et un volume de chargement total de 1 920 litres * Nouvelle configuration : grâce à sa technologie, ses matériaux, son espace et son confort, la Passat rompt les frontières de classes |

**Une classe à part.** La Volkswagen Passat est un best-seller mondial. À l’heure actuelle, plus de 34 millions d’unités ont été livrées dans presque tous les pays du monde. Un succès qui se poursuit puisque même 50 ans après ses débuts, la Passat figure parmi les trois Volkswagen les plus vendues au niveau international, avec le Tiguan et la Polo (ainsi que leurs dérivés). En Europe, elle a toujours été vendue avec régularité et sur de longues périodes, en particulier dans sa version Variant. Depuis 2022, Volkswagen propose donc exclusivement la Passat en version break entre le Cap Nord et Gibraltar, et avec un succès retentissant. En Allemagne, par exemple, la Passat Variant est arrivée en tête du classement des voitures de la catégorie moyenne en 2023, avec 45 494 nouvelles immatriculations. Le secret de son succès réside dans le fait que la Passat Variant combine deux voitures en une : elle est à la fois un véhicule de classe affaires et une voiture familiale et polyvalente. Aujourd’hui, l’heure est venue de lancer une toute nouvelle Passat Variant développée à partir de zéro. Cette fois, elle fait tomber les frontières entre les classes. Même si la Passat Variant, qui en est à sa neuvième génération, est vendue (à partir de 41.082 euros1) dans la catégorie des voitures de taille moyenne, ses nouvelles dimensions, ses nouvelles normes de qualité et son nouveau pouvoir d’innovation lui permettent de répondre aux besoins du segment supérieur.

**Nouvelle référence.** Parmi les détails qui redéfinissent les standards techniques dans le segment de la Passat figure un tout nouveau poste de conduite avec un système d’infodivertissement à commande intuitive, de nouveaux sièges ergoActive2 avec une fonction de massage pneumatique à dix chambres par points de pression, des matériaux et surfaces intérieurs d’une qualité remarquable, des trains roulants adaptatifs de nouvelle génération (DCC Pro2), de nouveaux phares LED matriciels IQ.LIGHT2 avec des feux de route extrêmement puissants, la prochaine étape évolutive des moteurs hybrides rechargeables de Volkswagen (environ 100 km d’autonomie électrique et plus de 800 km d’autonomie combinée) ainsi qu’une excellente aérodynamique (coefficient de traînée de 0,25 au lieu de 0,31). Il en va de même pour l’espace : 50 mm de plus pour les jambes à l’arrière par rapport au modèle précédent qui affichait des dimensions déjà généreuses ainsi qu’une capacité de chargement comprise entre 690 litres (+40) et 1 920 litres (+140). L’espace supplémentaire provient de l’empattement, qui a également été allongé de 50 mm pour atteindre 2 841 mm. La nouvelle Passat Variant mesure 4 917 mm de long, 1 849 mm de large et 1 497 mm de haut.

**Déclaration.** Kai Grünitz, membre du conseil d’administration de la marque Volkswagen responsable du développement technique, résume les caractéristiques de la nouvelle Passat : « Elle représente la synergie entre des systèmes de propulsion très efficaces, le soutien imperceptible des systèmes d’aide à la conduite, une tenue de route équilibrée, des sensations agréables et la facilité d’utilisation de l’ensemble des éléments, le niveau élevé de confort et, enfin, l’espace généreux qui font de la Passat Variant un véhicule de tourisme particulièrement bien équilibré. Grâce à ce concept, la nouvelle génération impressionnera non seulement la classe moyenne, mais aussi le segment supérieur. »

**L’hybride rechargeable réimaginé.** Les deux nouvelles motorisations hybrides rechargeables (eHybrid) sont particulièrement importantes pour la série de modèle. Avec une autonomie électrique d’environ 100 km et une autonomie théorique combinée de plus de 800 km, les deux systèmes de propulsion fusionnent ici pour créer une nouvelle philosophie. En tant qu’eHybrid, la Passat est un véhicule électrique qui n’active son moteur à essence de haute technologie (TSI) que lorsqu’il a besoin de beaucoup de puissance ou sur les longs trajets, ce qui lui permet d’impressionner par sa très faible consommation. En l’Allemagne, le ministère fédéral du Numérique et des Transports a exposé dans une étude3 que 95 % des trajets en voiture sont inférieurs à 50 km et 99 % sont inférieurs à 100 km, et ces valeurs peuvent être extrapolées aux autres pays industrialisés européens. Cela signifie que 99 % des trajets peuvent être effectués uniquement à l’aide de l’énergie électrique dans une Passat eHybrid.

**Moteur électrique plus 1.5 TSI.** La Passat eHybrid démarre toujours en mode E (ou « E-mode ») électrique (sauf en cas de température extérieure inférieure à -10 degrés). En effet, la batterie, qui a vu sa capacité doubler (19,7 kWh), offre une plus grande quantité d’énergie qu’auparavant. La Passat ne passe automatiquement en mode hybride que lorsque la vitesse dépasse 140 km/h, dans le cas où le conducteur demande une très grande quantité de puissance (par exemple, kick down) ou encore si la capacité résiduelle de la batterie est trop faible pour un fonctionnement électrique continu. Le conducteur peut également effectuer le basculement manuellement. En outre, le conducteur peut choisir entre les quatre modes de conduite Eco, Comfort, Sport et Individual. Dans ce domaine, Volkswagen a considérablement amélioré et adapté sa stratégie hybride. En mode Eco, la Passat est désormais maintenue en mode E, même en cas de forte accélération ; dans ce mode, la voiture se conduit pratiquement comme un véhicule électrique. Le moteur TSI n’est activé en mode Eco qu’à pleine charge ou lorsque le niveau de la batterie est faible. Cette activation du moteur se fait sans que la boîte de vitesses ne rétrograde d’un rapport, assurant ainsi l’intégration du TSI d’une manière à la fois très confortable et très efficace. Cependant, si le conducteur passe en mode Comfort, Sport ou en mode Individual configuré selon ses souhaits, il peut également activer spontanément les rétrogradations en enfonçant la pédale d’accélérateur et profiter de toute la puissance du TSI. Les nouvelles motorisations hybrides rechargeables développent une puissance systémique de 150 kW (204 ch)4 et 200 kW (272 ch)5. Dans la version la plus puissante des deux variantes eHybrid, la puissance du nouveau 1.5 TSI passe de 110 kW (150 ch) à 130 kW (177 ch). Comme décrit ci-dessus, le moteur électrique est alimenté en énergie par une nouvelle batterie de 19,7 kWh (contenu énergétique net). Elle peut maintenant être rechargée avec jusqu’à 50 kW6 aux bornes de recharge rapide à courant continu.

**eTSI, TSI et TDI — une efficacité à multiples facettes.** La gamme de systèmes de propulsion est complétée par un système à hybridation légère (1.5 eTSI), des moteurs à essence turbocompressés (2.0 TSI) et des moteurs diesel turbocompressés (2.0 TDI). La version d’entrée de gamme est un système à hybridation légère de 48 V d’une puissance de 110 kW (150 ch)7, une nouveauté dans la gamme de produits. Deux moteurs à essence turbocompressés de 150 kW (204 ch)8 et 195 kW (265 ch)9 et trois moteurs diesel turbocompressés de 90 kW (122 ch)10, 110 kW (150 ch)11 et 142 kW (193 ch)12 complètent l’éventail des motorisations. Les modèles Passat d’une puissance de 195 kW et 142 kW sont toujours équipés de série du système de transmission intégrale 4MOTION à commande intelligente ; tous les autres véhicules Passat Variant sont équipés d’une transmission aux roues avant (traction).

*\*En Belgique: 2.0TSI 265CV et diesel 193CV pas disponible, pas de 4MOTION prévu.*

**Des trains roulants de qualité supérieure.** La nouvelle Passat est dotée de trains roulants qui ont bénéficié d’améliorations par rapport à son prédécesseur. Ils offrent un niveau élevé de confort sur les longues distances et des caractéristiques de maniabilité très neutres. Ces performances peuvent encore être perfectionnée par le nouveau système de contrôle adaptatif du châssis DCC Pro. Ses nouveaux amortisseurs à deux soupapes permettent de concilier un dynamisme maximal et un confort exceptionnel. Avec les trains roulants de série et le DCC Pro en option, Volkswagen a pu affiner le comportement linéaire caractéristique de la Passat et en améliorer le confort. L’empattement plus long et la direction extrêmement bien équilibrée, en particulier dans sa position médiane, contribuent à ces caractéristiques de conduite précises. En combinaison avec le DCC Pro, la Passat est également équipée d’une direction progressive ou nouveau réglage, qui offre des réponses encore plus rapides en réduisant le nombre de tours de volant (de 0,65 tour à 2,1 tours).

**Un ADN de design fort.** Le tout nouveau design extérieur offre un ensemble visuel adapté aux technologies de la nouvelle Passat. Il suit l’ADN de cette ligne de produits, mais le réinterprète avec force, et de manière très individuelle selon l’équipement. Quatre finitions sont disponibles : la version d’entrée de gamme Passat, la Style destinée aux conducteurs de voitures de société, ainsi que les versions haut de gamme Elegance et R-Line. Visuellement, elles se différencient les unes des autres par des caractéristiques telles que leur design. Les nouveaux phares LED et les grandes prises d’air dans le pare-chocs sont des éléments qui attirent l’attention à l’avant. La Passat Style et la Passat Elegance se distinguent par leurs larges et élégantes finitions chromées, tandis que la Passat R-Line se reconnaît à sa calandre à motif diamant sportive, dotée d’ailettes aérodynamiques latérales. La silhouette est élégamment définie par le décrochage net à hauteur des poignées de porte, le long dessin des vitrages et les puissants passages de roue. Toutes les versions se distinguent par le design du pare-chocs arrière. Comme à l’avant, la Passat R-Line se caractérise ici par une finition noir brillant avec un motif en diamant et une bande réfléchissante rouge qui traverse la carrosserie. Sur la Passat Elegance, une bande horizontale à l’élégant aspect chromé est utilisée dans cette zone. L’individualité des lignes R-Line et Elegance est également soulignée par des éléments LED spécifiques (IQ.LIGHT) et une étroite bande chromée.

**Poste de conduite high-tech avec ChatGPT.** Le poste de conduite à commande intuitive présente un design clair et iconique. Grâce à sa disposition horizontale et à ses détails raffinés tels que les surpiqûres soignées et les accents lumineux, la Passat place la barre très haut dans la catégorie des véhicules de taille moyenne. La structure lisible de l’écran est particulièrement élégante. La base technique est fournie par la plate-forme modulaire d’infodivertissement de quatrième génération (MIB4). Comme toujours dans la Passat, elle permet une utilisation intuitive. La capacité de traitement est également très rapide. L’équipement de série de la version d’entrée de gamme comprend déjà le Digital Cockpit Pro (combiné d’instruments numérique) et un écran tactile de 32,8 cm (12,9 pouces) pour le système d’infodivertissement. Le système de navigation Discover Pro Max avec un écran de 38,1 cm (15,0 pouces) est disponible en option. Le nouvel assistant vocal IDA2 comprend le langage naturel. Il permet de contrôler de nombreuses fonctions du véhicule et peut répondre à des questions spécifiques sur tous les sujets imaginables. Pour ce faire, le système accède à des bases de données en ligne et, grande nouveauté, à ChatGPT2 (intelligence artificielle, IA). ChatGPT sera disponible en tant que mise à niveau.

**Une conduite efficace — CINQ motorisations pour tous les SCÉNARIOS**

**eHybrid, eTSI, TSI, TDI, DSG.** La Passat Variant sera disponible avec cinq configurations de propulsion différentes : une version hybride légère à essence (eTSI), inédite pour la Passat, deux nouvelles motorisations hybrides rechargeables (eHybrid), deux moteurs diesel turbocompressés (TDI) et un moteurs à essence turbocompressés (TSI). Toutes les motorisations sont associées à une boîte de vitesses DSG à double embrayage de série. La version eTSI (1.5 TSI evo2) délivre une puissance de 110 kW (150 ch). Les nouveaux modèles eHybrid offrent des puissances de 150 kW (204 ch) et 200 kW (272 ch). La TSI (moteurs EA888 evo4) délivre une puissance maximale de 150 kW (204 ch) à la boîte DSG. Dans le cas des deux moteurs TDI de la série EA288 evo, les puissances sont de 90 kW (122 ch) et de 110 kW (150 ch).

**La conduite électrique au JOUR LE JOUR —l’hybride rechargeable réimaginé**

**eHybrid de 150 kW et 200 kW.** Volkswagen a profondément remanié l’eHybrid avec une batterie plus efficace et plus grande (19,7 kWh net), une capacité de charge plus élevée (jusqu’à 50 kW6), un moteur à essence turbocompressé de haute technologie (moteur 1,5 TSI evo2), utilisé pour la première fois pour les modèles hybrides rechargeables, et une nouvelle stratégie hybride. Grâce à l’ensemble de ces mesures, la nouvelle Passat Variant eHybrid, d’une autonomie électrique d’environ 100 km, devient une voiture tout électrique au quotidien. En même temps, elle est capable d’atteindre une autonomie combinée de plus de 800 km sur des trajets plus longs ou en tant que voiture de société utilisée pour de longs trajets quotidiens (les deux autonomies sont des valeurs prévisionnelles). Dans la version d’entrée de gamme, le 1.5 TSI délivre 110 kW (150 ch) et permet d’atteindre une puissance totale de 150 kW (204 ch) avec la puissance de pointe du moteur électrique de 85 kW (115 ch). La version supérieure du moteur de 130 kW (177 ch) est disponible en option, générant une puissance totale de 200 kW (272 ch) en combinaison avec le moteur électrique. La version 150 kW développe un couple cumulé de 350 Nm, tandis que la version 200 kW offre un couple de 400 Nm. La puissance cumulée maximale et le couple cumulé maximal ne sont pas des additions des valeurs du 1.5 TSI evo2 et du moteur électrique, mais des valeurs maximales régulées par l’électronique en vue d’une efficacité maximale. Les composants des nouvelles motorisations hybrides rechargeables en détail :

**1.5 TSI evo2 de 110 kW et 130 kW.** Le système hybride rechargeable se compose de deux organes de propulsion : le moteur électrique et le moteur à essence turbocompressé. L’ancien 1.4 TSI est remplacé par le 1.5 TSI evo2. L’evo2 se démarque par de nombreuses caractéristiques de haute technologie, parmi lesquelles le procédé de combustion « TSI evo » et un turbocompresseur à géométrie variable (VTG). La combinaison du cycle de Miller avec le compresseur VTG est une caractéristique technologique unique dans le domaine des moteurs à essence de grande série. Une autre nouveauté réside non seulement dans le fait que le moteur 1.5 TSI evo2 est utilisé pour la première fois dans un système hybride rechargeable, mais aussi dans la puissance maximale de 130 kW, qu’il atteint ici pour la première fois.

**Le cycle de Miller augmente l’efficacité.** 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 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 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 chemises de cylindre avec revêtement au plasma (réduction des frottements internes) et des pistons avec canaux de refroidissement moulés (optimisation de la combustion). Les deux versions hybrides rechargeables du 1.5 TSI développent leur pleine puissance entre 5 500 et 6 000 tr/min et atteignent leur couple maximal de 250 Nm entre 1 500 et 4 000 tr/min.

**Moteur électrique de 85 kW et boîte DSG à six rapports.** Volkswagen utilise une boîte de vitesses hybride optimisée dans la nouvelle Passat eHybrid : la DQ400e evo. Le moteur électrique est intégré dans cette boîte DSG spéciale à six rapports. Le moteur électrique HEM80evo délivre une puissance de 85 kW (115 ch) et un couple de crête de 330 Nm, comme décrit ci-dessus. Le moteur électrique forme une unité compacte avec la nouvelle DQ400e evo.

**Batterie haute tension de 19,7 kWh.** La nouvelle Passat eHybrid permettra une autonomie électrique WLTP d’environ 100 km contre 57 km auparavant. L’augmentation significative de l’autonomie est obtenue grâce à une nouvelle batterie haute tension. Sa capacité énergétique nette passe de 10,6 à 19,7 kWh par rapport aux versions précédentes (capacité brute : de 13 à 25,7 kWh). La batterie est dotée d’une nouvelle technologie de cellules pour les 96 modules et d’un système de refroidissement 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 le groupe motopropulseur positionné à l’avant (moteur électrique, DSG, TSI).

**Recharge jusqu’à 50 kW6**. Le flux d’énergie entre la batterie et le moteur électrique est géré par une nouvelle électronique de puissance. Elle convertit le courant continu (CC) de la batterie en courant alternatif (CA) pour le moteur électrique. En outre, 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 à des points de recharge CA, comme une station de recharge domestique (wallbox). Une batterie déchargée est ainsi rechargée à 100 % en 2 heures 45 environ. Pour la première fois, les véhicules hybrides rechargeables peuvent être rechargés à des bornes de recharge rapide à courant continu d’une puissance maximale de 50 kW6. Dans ce cas, une batterie dont le niveau de charge n’est que de 10 % est rechargée 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 la destination.

**Conduite partiellement électrique — hybridation légère à 48 V pour la première fois dans une Passat**

**eTSI avec 110 kW.** Tous les automobilistes n’ont pas la possibilité de recharger leur véhicule à la maison ou au travail. Dans ces cas, Volkswagen leur permet aussi d’utiliser l’énergie électrique avec la Passat Variant eTSI : l’énergie électrique est ici générée par la conversion de l’énergie cinétique. Cette puissance de la récupération de l’énergie au freinage est rendue possible grâce à la motorisation à hybridation légère, une nouveauté pour la Passat. Comme pour les nouveaux modèles hybrides rechargeables (eHybrid), le 1.5 TSI evo2 constitue également le cœur technique du groupe motopropulseur. L’eTSI est couplé à une batterie lithium-ion de 48 V et à un alterno-démarreur à entraînement par courroie de 48 V qui délivre une puissance de 14 kW et un couple de 56 Nm. Le système 48 V agit comme une sorte de booster électrique et offre ainsi d’excellentes performances lors des déplacements. 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. Résultat : jusqu’à 0,5 l/100 km de consommation en moins.

**Les détails techniques du moteur eTSI.** 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 eTSI, du système de gestion active des cylindres ACTplus (à la différence de son équivalent utilisé dans les modèles eHybrid). L’ACTplus permet de désactiver deux des quatre cylindres du moteur 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 charges faibles et moyennes. Dans les cylindres actifs, le rendement augmente, tandis que les cylindres passifs sont entraînés pratiquement sans perte. Une pression sur l’accélérateur les réactive immédiatement. 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 eTSI.** La technologie à 48 V permet de transmettre des niveaux de puissance électrique plus élevés avec des sections de câbles plus petites que sur les systèmes haute tension ainsi qu’une batterie compacte, réduisant ainsi le poids supplémentaire. Par rapport aux véhicules équipés d’une technologie 12 V pure, 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-démarreur à entraînement par courroie de 48 V et à alimenter le réseau de bord de 12 V par l’intermédiaire d’un convertisseur CC/CC. L’alterno-démarreur à entraînement par courroie refroidi par eau joue le rôle d’alternateur et de démarreur. En même temps, il fait office de moteur électrique compact, qui augmente instantanément le couple d’entraînement lors du démarrage. La puissance de l’alternateur est transmise par l’entraînement par courroie. L’alternateur redémarre également le moteur à combustion, qui est coupé autant que possible lorsque le véhicule est en mouvement. Au final, la propulsion à hybridation légère 48 V allie de faibles valeurs de consommation et d’émissions à une très bonne performance de démarrage au quotidien.

**Conduite active – DCC Pro et systÈme de gestion du comportement dynamique du vÉhicule EN RÉSEAU**

**Trains roulants à gestion électronique.** La Passat de neuvième génération est équipée de trains roulants considérablement améliorés. Outre de nombreuses améliorations individuelles, Volkswagen a développé une nouvelle génération de la régulation adaptative du châssis DCC pour son modèle le plus vendu, le DCC Pro disponible en option. En outre, la nouvelle Passat Variant est désormais équipée d’un système de gestion du comportement dynamique du véhicule. Ce système gère les fonctions du 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 spécifiques à chaque roue et à une modification sélective de la fermeté des amortisseurs, les caractéristiques de conduite deviennent plus neutres, plus stables, plus agiles et plus précises grâce au système de gestion du comportement dynamique. L’architecture de base du châssis est constituée d’un essieu avant McPherson et d’un essieu arrière à quatre bras.

**Le nouveau DCC Pro en détail.** La régulation active de l’amortissement réagit en permanence à l’état de la route et à la situation de conduite, et prend en compte des paramètres tels que les interventions de direction, de freinage et d’accélération. L’amortissement idéal est calculé pour chaque roue et est ajusté sur les quatre amortisseurs en quelques secondes à peine. Le conducteur a également la possibilité de personnaliser le réglage du DCC de très confortable à très sportif. Pour la première fois dans la Passat, les composantes de dynamique transversale de la régulation adaptative du châssis sont coordonnées et par conséquent optimisées par le nouveau système de gestion du comportement dynamique. La régulation adaptative du châssis offre ainsi, en combinaison avec le système de gestion du comportement dynamique, un confort de conduite toujours optimal associé à un excellent comportement dynamique. À la différence du DCC précédent avec ses amortisseurs conventionnels à une soupape, les amortisseurs du nouveau DCC Pro sont dotés de deux soupapes. Ce changement s’accompagne d’un algorithme de régulation adapté pour le pilotage séparé des phases de détente et de compression. Les amortisseurs à deux soupapes fonctionnent plus rapidement et permettent une meilleure liaison, plus souple, entre la carrosserie et les trains roulants, tout en optimisant le comportement dynamique grâce à un contrôle encore plus précis des phases de détente et de compression. Les amortisseurs à deux soupapes n’étaient auparavant utilisés qu’en combinaison avec des essieux multibras dans les segments supérieurs et de luxe. Leur intégration aux jambes de force McPherson constitue également une nouveauté. Le DCC Pro permet d’élargir considérablement la plage entre dynamisme et confort. Cette combinaison de caractéristiques procure aux conducteurs de la Passat une sensation de conduite très agréable et très sûre, même sur des chaussées dégradées.

**Conduite assistée – Le Park Assist Plus se souvient de la voie à suivre**

**Park Assist avec fonction mémoire et commande à distance**. La Passat Variant a été lancée avec une gamme évoluée de systèmes d’aide à la conduite de pointe. Il s’agit du Park Assist Plus2, disponible en option ou de série selon la version d’équipement, de la nouvelle fonction mémoire pour l’assistant de stationnement park Assist et du Park Assist Pro2 avec fonction de commande à distance. La fonction de base du Park Assist Plus et du Park Assist Pro est un système qui équipe déjà d’autres véhicules Volkswagen et qui permet un stationnement assisté dans les places de parking en créneau ou en épi. La sortie assistée d’une place de parking en créneau est également possible. Pour ce faire, la Passat prend le contrôle de l’accélération, du freinage et du braquage13. Une nouvelle caractéristique est la fonction mémoire pour le système amélioré Park Assist Plus. Grâce à cette fonction, le système enregistre les 50 derniers mètres parcourus et appréhende ainsi la configuration du stationnement. La manœuvre de stationnement réalisée peut être mémorisée dès que la Passat atteint l’arrêt final. Lorsque le véhicule atteint à nouveau cette position de départ, il propose automatiquement de se charger du stationnement13. La sortie autonome d’une place de parking13 est également possible. Il est possible de mémoriser jusqu’à cinq manœuvres de stationnement. Le stationnement à distance Remote parking figure également parmi les nouveautés. Grâce au système Park Assist Pro et à une application du même nom, il est également possible de faire entrer et sortir la Passat d’une place de parking à distance, depuis l’extérieur du véhicule, à l’aide d’un smartphone13.

Les systèmes d’aide à la conduite de la nouvelle Passat en un coup d’œil :

* Fonction de freinage d’urgence au braquage et assistant d’évitement
* Assistant aux manœuvres avec remorque Trailer Assist2
* Régulateur de vitesse adaptatif (ACC)
* Hill Start Assist
* Park Distance Control (signaux d’avertissement en cas d’obstacles à l’avant et à l’arrière)
* Contrôle électronique de la stabilité avec assistance au contre-braquage, ABS, TCS, EDL, contrôle du couple au freinage et stabilisation de la remorque
* Travel Assist2
* Limiteur de vitesse
* Driver Alert System
* Système de freinage d’urgence Front Assist avec reconnaissance des piétons et des cyclistes
* Park Assist Plus2
* Park Assist Pro2
* Fonction mémoire pour le Park Assist2
* Système de protection proactive des occupants
* Système de caméra de recul Rear View
* Assistant de maintien de voie Lane Assist
* Assistant de changement de voie Side Assist avec Rear Traffic Alert et Exit Warning
* Système de vision périphérique Area View avec Rear View2
* Reconnaissance des panneaux de signalisation

**Conduite élégante — UN TOUT nouveau design, mais toujours une Passat**

**Nouveau design, nouvelles dimensions.** Avec le lancement de la neuvième génération, Volkswagen a fait entrer le design riche en traditions de la série Passat dans l’ère moderne. Par rapport à son prédécesseur, les surfaces sont plus sculpturales, les lignes plus dynamiques et les dimensions plus importantes. L’empattement plus long de 50 mm (2 841 mm) fait toute la différence. La longueur totale de 4 917 mm compte 144 mm supplémentaires. L’augmentation de l’empattement et de la longueur totale signifie plus d’espace pour les jambes à l’arrière et plus d’espace dans le compartiment à bagages. La largeur de la Passat a augmenté modérément, de 20 mm, pour atteindre 1 852 mm. La hauteur, à 1 497 mm, est restée similaire à celle de son prédécesseur. L’allongement de la longueur pour une hauteur pratiquement inchangée se traduit par des proportions plus dynamiques.

**Face avant avec de nouveaux phares LED.** Le design aérodynamique (coefficient de traînée de 0,25) et puissant de l’avant de la Passat Variant lui confère une présence remarquable. Chaque détail a été repensé, à l’exemple du capot : alors que celui de son prédécesseur était plus haut au milieu que sur les côtés, le nouveau capot est désormais plus bas au milieu. Il s’élève sculpturalement vers l’extérieur avec des lignes nettes et forme des ailes puissantes. Les nouveaux phares LED, avec leurs deux modules en combinaison avec les étroits feux de jour LED qui les surmontent, créent un aspect unique. Ces deux éléments d’éclairage diurne sont reliés l’un à l’autre par une bande LED horizontale dans la calandre. La bande lumineuse visuellement continue donne à la Volkswagen une allure large et élégante. Volkswagen propose en option la Passat Variant avec une nouvelle génération de phares matriciels LED IQ.LIGHT. Ils sont dotés de nouveaux feux de route haute performance dont la portée lumineuse est considérablement accrue.

**Silhouette avec un décrochage franc.** Avec ses surfaces de carrosserie latérales puissantes, sa ligne de démarcation très prononcée (à la hauteur des poignées de porte), son empattement nettement plus important et ses longues surfaces vitrées latérales, la Passat Variant fait preuve d’un dynamisme et d’une élégance uniques. À l’avant et à l’arrière, le décrochage et les surfaces au-dessus des passages de roue forment des épaulements puissants dans la silhouette élancée. Les montants D expressifs correspondent à cette image sportive avec leur angle avant plus prononcé et leur aspect plus dynamique, ce qui prouve qu’un design dynamique amélioré et une augmentation de la capacité du compartiment à bagages (40 litres de plus) peuvent être compatibles. Sous les passages de roue légèrement évasés, la Passat Variant est équipée de jantes allant jusqu’à 19 pouces.

**Partie arrière dotée d’une nouvelle bande horizontale de LED.** Tout comme l’avant et les côtés, l’arrière de la nouvelle Passat présente un design épuré et puissant. Les feux arrière LED continus, utilisés pour la première fois dans cette gamme de produits, soulignent la largeur de la carrosserie et affichent un aspect à la fois transparent et technique grâce à leur nouvelle signature lumineuse 3D. D’un point de vue fonctionnel, les éléments LED fournissent un effet de signalisation optimal. Dans la partie supérieure du coffre, le grand becquet de toit et les déflecteurs latéraux sur les montants D se distinguent. Ces caractéristiques aérodynamiques combinées réduisent les turbulences aérodynamiques à l’arrière et contribuent à une faible consommation d’énergie et à une grande autonomie, tout comme le diffuseur situé sous le pare-chocs.

**Un coefficient de traînée minimal pour une efficacité maximale.** La Passat Variant est un véhicule à cinq places dont le compartiment à bagages peut contenir jusqu’à 1 920 litres. Pourtant, son aérodynamisme est meilleur que celui de la plupart des véhicules de sport. Le coefficient de traînée est passé de 0,31 à 0,25. L’aérodynamisme contribue de manière significative à l’efficacité et à l’économie accrues de la nouvelle Passat Variant. Les valeurs aérodynamiques maximales de la nouvelle Passat Variant ont été obtenues grâce à la forme optimale de la carrosserie, à la mise au point jusque dans les moindres détails et aux caractéristiques aérodynamiques techniques. Les détails techniques comprennent un volet de radiateur à commande électrique qui assure le refroidissement en fonction des besoins. La mise au point aérodynamique est évidente partout où se pose le regard. À l’avant, les turbulences causées par l’air sont minimisées grâce aux *air curtains* dans le pare-chocs. Les flux d’air induits sont dirigés de manière optimale autour des roues avant et refroidissent les freins. En outre, le soubassement jusqu’au diffuseur arrière a été minutieusement intégré au design aérodynamique. Les nouveaux rétroviseurs extérieurs sont conçus pour minimiser la zone d’attaque du vent. À l’arrière, les éléments déflecteurs au niveau des montants D réduisent les turbulences de l’air, tout comme le becquet de toit.

**Conduite connectée — le nouveau panorama du POSTE DE CONDUITE PERMET une utilisation intuitive**

**Affichages et commandes clairement agencés et nouveau design de l’éclairage nocturne.** La neuvième génération de la Passat est équipée d’une toute nouvelle architecture de poste de conduite. Les éléments centraux sont le Digital Cockpit Pro (combiné d’instruments numérique) et le système d’infodivertissement de dernière génération. L’écran autoportant de celui-ci se caractérise par un graphisme revu et une nouvelle structure des menus, intuitive et facile à utiliser. De nombreux paramètres de la Passat peuvent également être contrôlés à l’aide d’une nouvelle fonction de commande vocale naturelle (IDA) avec intégration de ChatGPT.

**Le Digital Cockpit Pro en détail.** Les instruments ont une diagonale d’écran de 260 mm (10,25 pouces) avec 1 280 x 480 pixels. Grâce à un nouveau revêtement de surface (qui évite les reflets et l’éblouissement), le poste de conduite présente un design plat et intégré au tableau de bord à la manière d’un vaste écran, car il n’est plus nécessaire de disposer d’une casquette supérieure générant de l’ombre. L’interface graphique a également été renouvelée et l’éventail des fonctions s’est élargi. À l’aide des boutons correspondants du volant multifonction, le conducteur peut sélectionner différentes configurations graphiques de base (vues ou *Views*) auxquelles des fonctions peuvent être attribuées individuellement. Il a le choix parmi quatre vues : Classic (cadrans ronds), Progressive (champs carrés), Navigation (carte de navigation affichée avec guidage routier) et, pour la Passat R-Line, la vue R-Line éponyme (avec logo R, indicateur de changement de rapports avec affichage spécifique du régime).

**Coup d’œil sur le nouveau système d’infodivertissement.** L’écran tactile sert de centrale numérique au nouveau système d’infodivertissement (quatrième génération, MIB4). Le nouvel écran du système d’infodivertissement de série mesure 285,6 x 160,6 mm (12,9 pouces en diagonale) avec 1 920 x 1 080 pixels. Associé au système de navigation Discover Pro Max, un écran au format 332,07 x 185,79 mm (15 pouces/2 240 x 1 260 pixels) est disponible en option. Le tout nouveau graphisme, la structure et la navigation dans les menus sont identiques dans les deux versions. L’objectif était de rendre le fonctionnement simple, explicite et personnalisable. Pour ce faire, l’écran a été divisé en deux barres tactiles en haut (« Top Bar ») et en bas de l’écran (« Bottom Bar »), en plus de l’écran d’accueil. Pour un accès direct, le conducteur peut associer ses fonctions préférées à de larges zones de la barre supérieure et de l’écran d’accueil. La barre supérieure configurée individuellement et la barre inférieure statique restent affichées en permanence lorsque le conducteur ouvre diverses fonctions sous forme d’applications sur l’écran d’accueil. Cela facilite davantage l’utilisation du système. Des curseurs tactiles rétroéclairés pour régler la température et le volume sont situés sous l’écran d’infodivertissement.

**Nouvel affichage tête haute.** Un autre module du poste de conduite également redéveloppé à bord de la Passat est l’affichage tête haute, qui projette des informations essentielles pour le conducteur sur le pare-brise dans une zone virtuelle précédant le véhicule. Un affichage tête haute plus simple avec une surface de projection escamotable plus petite était utilisé dans son prédécesseur.

**Nouveaux commodos.** Le tableau de bord s’étend en ligne droite sur un plan horizontal et se caractérise par un design de haute qualité et clairement agencé. La console centrale offre plus d’espace de rangement, car, comme sur les derniers modèles ID., le changement de rapport s’effectue désormais à l’aide d’un commodo au principe de fonctionnement intuitif implanté sur la colonne de direction (côté droit) : le commutateur est basculé vers l’avant sur « D » pour avancer et vers l’arrière sur « R » pour reculer, tandis que le frein de stationnement est activé en appuyant sur l’extrémité du commodo. De plus, comme dans les modèles ID. par exemple, un nouveau commodo multifonction sur la colonne de direction, du côté gauche cette fois, est utilisé dans la Passat pour actionner les clignotants et les essuie-glaces.

**Plus d’espace et une qualité accrue.** L’intérieur de la nouvelle Passat Variant offre encore plus d’espace que son prédécesseur aux proportions déjà généreuses. Grâce à l’empattement plus long, par exemple, l’espace maximal pour les jambes augmente de 50 mm pour atteindre 947 mm. La capacité du compartiment à bagages a augmenté de 40 litres pour atteindre 690 litres (lorsque le véhicule est chargé jusqu’à la hauteur des dossiers de la banquette arrière). L’espace augmente de 140 litres pour atteindre 1 920 litres lorsque la banquette arrière est rabattue. La qualité et le confort ont été rehaussés grâce à l’utilisation de nouveaux matériaux de haute qualité, de nouveaux sièges et d’une isolation acoustique efficace. En combinaison avec le nouveau pack acoustique, notamment, les faibles niveaux de bruit à bord de la Passat Variant sont semblables à ceux offerts par les classes moyennes supérieures et haut de gamme. En plus du pare-brise acoustique standard, un double vitrage avec film acoustique est utilisé pour les vitres latérales des sièges avant et arrière.

**Nouveaux sièges ergoActive avec fonction de massage et climatisation.** Les versions Style, Elegance et R-Line sont équipées de série de nouveaux sièges avant ergoActive (sièges confort) avec réglage du soutien lombaire et massage pneumatique à trois chambres dans les dossiers. Les sièges sont garnis d’ArtVelours Eco, un tissu micropolaire élégant. Les sièges haut de gamme disponibles en option portent la désignation ergoActive Plus. Ils sont équipés d’un réglage électrique en 14 directions, d’une fonction de massage à dix chambres par points de pression dans le dossier et d’une fonction de climatisation active (chauffage et ventilation des sièges). Un cran au-dessus, les sièges avant ergoActive Plus en cuir sont équipés d’une climatisation automatique. En plus des réglages individuels, le conducteur et le passager avant peuvent activer un mode automatique. Dans ce cas, les capteurs de température et d’humidité des sièges détectent les besoins de refroidissement et/ou de chauffage et contrôlent la climatisation en conséquence.

**Conduite confortable — quatre lignes d’équipement pour les conducteurs fréquents**

**Équipement de base très large.** La nouvelle Passat peut être configurée en quatre versions d’équipement : Passat, Style, Elegance et R-Line. La version d’entrée de gamme Passat comprend déjà des caractéristiques telles que le nouvel écran MIB4, le système d’alerte Car2X, App-Connect Wireless (intégration Apple et Android), la climatisation automatique, les ports USB-C avec une capacité de charge de 45 W (à l’avant), les barres de toit noires et de nombreux systèmes d’aide à la conduite. Ces derniers comprennent le régulateur de vitesse adaptatif (ACC), le Side Assist (assistant au changement de voie), le Front Assist (freinage d’urgence), le Lane Assist (assistant de maintien de voie), la fonction de freinage lorsqu’un véhicule approche en sens inverse dans les changements de directions, le Park Distance Control (signaux d’avertissement acoustiques et visuels en cas d’obstacles à l’avant et à l’arrière), le Rear View (système de caméra de recul) et la reconnaissance des panneaux de signalisation à l’aide de la caméra frontale. Les phares et les feux arrière LED sont également de série.

**Ligne Style pour les grands rouleurs.** La Passat Variant est l’un des véhicules de société les plus prisés en Europe. Volkswagen répond une fois de plus aux besoins de ce segment avec la ligne d’équipement Style. De l’extérieur, cette Passat se distingue notamment par des finitions chromées haut de gamme sur les vitres latérales, des barres de toit anodisées argentées et des éléments chromés à l’avant et à l’arrière. En Belgique, les vitres arrière sont teintées (vitrage Privacy) dans la version Style Business. À l’intérieur, la Passat Variant Style se caractérise, entre autres, par des housses de siège personnalisées en ArtVelours Eco, des applications intérieures spécifiques, des sièges partiellement électriques avec fonction de massage, des ports USB-C supplémentaires de 45 watts à l’arrière et un climatiseur automatique à trois zones. D’autres systèmes d’aide à la conduite augmentent davantage le confort et la sécurité. Il s’agit notamment du contrôle automatique de l’éclairage (Light Assist) et de l’aide à l’entrée et à la sortie des places de stationnement (Park Assist Plus). Le nouvel assistant vocal IDA est également de série sur le marché belge

**Elegance et R-Line au sommet de gamme.** Volkswagen a positionné les versions Elegance et R-Line au-dessus de la ligne d’équipement Style. Elles permettent à la Passat Variant de devenir plus élégante (Elegance) ou plus dynamique (R-Line), selon les préférences. Par rapport à la version Style, les deux lignes partagent des détails d’équipement supplémentaires tels que la nouvelle génération de phares LED matriciels IQ.LIGHT et de feux arrière LED avec clignotants animés, le chauffage et le massage des sièges étendu (12 éléments de massage pneumatique au lieu de trois), le système de verrouillage et de démarrage sans clé Keyless Access, le hayon à commande électrique avec Easy Open/Easy Close, l’éclairage d’ambiance plus complet et la commande vocale pour tous les marchés. Les deux modèles sont équipés du nouveau système Park Assist Plus avec fonction mémoire et de l’assistant feux de route Dynamic Light Assist. La Passat Variant R-Line est équipée de sièges sport avec appuie-tête intégré. Les parties avant et arrière de la Passat Variant R-Line sont dotées d’un design R sportif. Parmi les autres caractéristiques de personnalisation figurent des jantes en alliage de 17 pouces pour la Passat Variant Elegance et des jantes en alliage de 18 pouces pour la version R-Line.

**Signature R-Line.** Le pack R-Line Signature en option a été développé spécifiquement pour la Passat R-Line. Il personnalise l’extérieur avec des éléments tels que des jantes en alliage Leeds noires de 19 pouces (avec surfaces polies), des garnitures de pare-chocs spécifiques, des boîtiers de rétroviseurs extérieurs noirs rabattables électriquement, un toit peint en Grenadilla Black métallisé, un becquet de toit bicolore (couleur de la carrosserie/noir), des barres de toit noir brillant, une bande horizontale noir brillant dans les feux arrière rouge foncé, des vitres arrière teintées et des baguettes décoratives noir brillant sur les vitres latérales. Dans l’habitacle, la Passat R-Line avec le pack Signature est raffinée grâce à des détails tels que le ciel de toit et des montants de toit en micropolaire noir ArtVelours, des incrustations décoratives spécifiques, des sièges ergoActive Plus, une isolation acoustique intérieure renforcée, un volant sport chauffant et des sections centrales de siège (sièges avant et arrière) en cuir perforé Puglia.

1. Toutes les indications relatives à l’équipement, aux prix (TVA de 21 % incluse) et aux performances se rapportent à la gamme de modèles proposée en Belgique.
2. Équipement en option.
3. Étude « Mobilité en Allemagne »
4. Passat Variant, 150 kW (204 ch) — cette motorisation n’est pas encore proposée à la vente.
5. Passat Variant, 200 kW (272 ch) — cette motorisation n’est pas encore proposée à la vente.
6. La valeur de la recharge significative pour le client, déterminée selon la norme DIN 70080, est de 40 kW. Dans des conditions idéales (par exemple un état de charge très faible ou des températures élevées de la batterie), des puissances de recharge pouvant atteindre 50 kW sont toutefois réalisables.
7. Passat eTSI, 110 kW (150 ch) — consommation de carburant en cycle mixte WLTP : 5,6 - 5,4 l/100 km ; émissions de CO2 en cycle mixte en g/km : 128–122.
8. Passat TSI, 150 kW (204 ch) — cette motorisation n’est pas disponible en Belgique
9. Passat TSI, 195 kW (265 ch) — cette motorisation n’est pas encore proposée à la vente.
10. Passat TDI, 90 kW (122 ch) — cette motorisation n’est pas encore proposée à la vente.
11. 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 : 142-131.
12. Passat TDI, 142 kW (193 ch) — ette motorisation n’est pas disponible en Belgique
13. 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 et attention.

|  |
| --- |
| **Le Groupe Volkswagen**  [www.volkswagenag.com](http://www.volkswagenag.com)  **D’Ieteren**  <http://www.dieteren.com/fr> |