



PRESSEMAPPE

Der neue Passat

International Media Drive, Nizza 2024



Inhalt

DER NEUE PASSAT VARIANT ALLE FAKTEN IM ÜBERBLICK

AUF DEN PUNKT

Neuer Status quo der Business Class:

Modernster Passat aller Zeiten startet durch

03

Statement

Kai Grünitz, Markenvorstand, Bereich
Technische Entwicklung

05

Medienkontakt



Volkswagen Communications
Product Communications

Martin Hube

Sprecher ID.2 / Passat / Arteon /
Touareg / PHEV

Tel: +49 5361 9 49874
martin.hube@volkswagen.de

ZENTRALE ASPEKTE

Effizient fahren

Acht Antriebe für alle Einsatzszenarien

09

Im Alltag elektrisch fahren

Plug-in-Hybrid neu gedacht

09

Teilelektrisch fahren

48V-Mild-Hybrid als Novum im Passat

11

Klassisch fahren

TSI und TDI, Front- und Allradantrieb

13

Aktiv fahren

DCC Pro und Fahrdynamikmanager als Netzwerk

13

Assistiert fahren

Park Assist Plus merkt sich den Weg

15

Stilvoll fahren

Komplett neu designt und doch typisch Passat

16

Vernetzt fahren

Neue Cockpitlandschaft ist intuitiv bedienbar

18

Komfortabel fahren

Vier Ausstattungslinien für Vielfahrer

20

Auf den Punkt

Neuer Status quo der Business Class:
Modernster Passat aller Zeiten startet durch.



Neu entwickelt

Volkswagen hat die neunte Generation des Passat technisch, qualitativ und optisch auf ein komplett neues Level gehoben.

Neu gedacht

Passat eHybrid verbindet mit circa 100 km E-Reichweite und mehr als 900 km Gesamtreichweite das Beste aus zwei Antriebswelten.

Neu konzipiert

Die digitale Cockpit-Landschaft des Passat bietet eine intuitive Bedienbarkeit und einen Sprachassistenten, der auf ChatGPT zugreift.

Neu vermessen

Der Passat Variant bietet 50 mm mehr Raum im Fond, bis zu 690 Liter Gepäckraum für fünf Passagiere und 1.920 Liter Gesamtladevolumen.

Neu konfiguriert

Der Passat setzt mit seinen Technologien, seinen Materialien, seinem Raumangebot und seinem Komfort die Klassengrenzen außer Kraft.





Mehr als 34 Millionen Käufer entschieden sich für einen Passat.

Eine Klasse für sich

Der VW Passat ist ein Weltbestseller. Mehr als 34 Millionen Exemplare wurden bislang in nahezu alle Länder dieser Erde geliefert. Ein kontinuierlicher Erfolg – auch fünf Jahrzehnte nach seinem Debüt gehört der Passat aktuell zusammen mit dem Tiguan und Polo (inkl. Derivate) zu den drei international meistverkauften Volkswagen. In Europa ist er seit jeher besonders als Variant ein Longseller. Volkswagen bietet ihn deshalb seit 2022 zwischen dem Nordkap und Gibraltar ausschließlich als Kombi an. Mit großem Zuspruch. In Deutschland etwa war der Passat Variant 2023 mit 45.494 Neuzulassungen die Nummer 1 der Mittelklasse. Das Erfolgsgeheimnis: Der Passat Variant ist zwei Autos in einem – Business Class und Familien-Allrounder zugleich. Jetzt kommt ein komplett neu entwickelter Passat Variant in den Handel. Und diesmal setzt er die Klassengrenzen außer Kraft. Weil die nun neunte Generation des Passat Variant preislich (ab 39.995 Euro¹) in der Mittelklasse antritt, mit ihrer neuen Größe, ihrer neuen Qualität und ihrer neuen Innovationskraft aber ebenso das nächsthöhere Segment bedienen kann.



Neuer Status quo

Es sind Details wie eine vollständig neue Cockpit-Landschaft mit einem intuitiv bedienbaren Infotainmentsystem, neue ergoActive-Sitze² mit pneumatischer 10-Kammer-Druckpunktmassage, auffallend hochwertige Interieur-Materialien und -Oberflächen, ein adaptives Fahrwerk der nächsten Generation (DCC Pro²), neue „IQ. LIGHT LED-Matrixscheinwerfer“² mit einem extrem starken Fernlicht oder die nächste Evolutionsstufe der Volkswagen Plug-in-Hybridantriebe (circa 100 km elektrische und mehr als 900 km Gesamtreichweite)

sowie eine hervorragende Aerodynamik (c_w 0,25 statt 0,31), die einen neuen technischen Status quo im Passat Segment definieren. Dazu passt das herausragende Platzangebot – 50 mm mehr Beinfreiheit im Fond gegenüber dem bereits großzügig geschnittenen Vorgänger und zwischen 690 Liter (+40) und 1.920 Liter (+140) Ladevolumen. Das Plus an Raum wird über den um ebenfalls 50 mm auf 2.841 mm vergrößerten Radstand realisiert. Lang ist der neue Passat Variant 4.917 mm, breit 1.849 mm und hoch 1.497 mm.



Der neue Passat Variant R-Line als eHybrid



Kai Grünitz
Volkswagen Markenvorstand
Bereich Technische Entwicklung

» **Es ist das Zusammenspiel aus hocheffizienten Antriebssystemen, einer unmerklichen Unterstützung der Assistenzsysteme, des ausgewogenen Fahrverhaltens, der angenehmen Haptik und Bedienbarkeit aller Elemente, dem hohen Komfort und nicht zuletzt des großen Platzangebots, das den Passat Variant zu einem besonders ausgewogenen Reisewagen macht.** «

Plug-in-Hybrid neu gedacht

Eine besondere Bedeutung für die Baureihe haben die zwei neuen Plug-in-Hybridantriebe (eHybrid). Mit elektrischen Reichweiten von circa 100 km und theoretischen Gesamtreichweiten von mehr als 900 km verschmelzen hier zwei Antriebswelten zu einer neuen Philosophie: Der Passat ist als eHybrid ein Elektroauto, das seinen Hightech-Benziner (TSI) erst bei hoher Leistungsanforderung oder auf der Langstrecke aktiviert und dabei auf

Reisen mit sehr niedrigen Verbrauchswerten überzeugt. Interessant: Laut einer Studie³ des deutschen Bundesministeriums für Digitales und Verkehr sind 95 Prozent aller Pkw-Fahrten in Deutschland kürzer als 50 km und 99 Prozent kürzer als 100 km – ein auch auf andere europäische Staaten übertragbares Szenario. Fakt ist: Diese 99 Prozent aller Fahrten könnten mit einem Passat eHybrid rein elektrisch zurückgelegt werden.



E-Maschine plus 1.5 TSI

Es wird zwei Leistungsversionen des Passat eHybrid geben. Beide Modelle starten immer im elektrischen „E-Mode“ (Ausnahme: Außentemperaturen von unter -10 Grad). Denn in der mit 19,7 kWh nahezu doppelt so großen Batterie wird eine größere Restenergiemenge als zuvor dafür reserviert. Erst wenn die Geschwindigkeit 140 km/h übersteigt, extrem viel Leistung abgerufen wird (z. B. Kickdown) oder die Batterie zu wenig Restkapazität für den elektrischen Dauerbetrieb hat, schaltet der Passat automatisch in den Modus „Hybrid“; Letzteres ist auch manuell möglich. Darüber hinaus stehen dem Fahrer die vier Fahrmodi „Eco“, „Comfort“, „Sport“ und „Individual“ zur Verfügung. Hier hat Volkswagen die Hybridstrategie deutlich weiterentwickelt und angepasst: Im Modus „Eco“ wird der Passat nun selbst beim stärkeren Beschleunigen im „E-Mode“ gehalten; der Wagen bewegt sich in diesem Modus nahezu wie ein Elektroauto. Erst bei nahezu Volllast oder niedrigem Batteriestand wird der TSI-Motor im Modus „Eco“ hinzugeschaltet. Das geschieht in diesem Modus jetzt ohne ein Zurückschalten des Getriebes, wodurch der TSI sehr komfortabel und effizient ein-

gebunden wird. Wechselt der Fahrer indes in die Modi „Comfort“, „Sport“ oder den entsprechend konfigurierten Modus „Individual“, kann er spontan via Fahrpedalstellung auch das Herunterschalten des Getriebes aktivieren und die volle Leistung des TSI abrufen. Mit Energie versorgt wird die E-Maschine wie skizziert von einer neuen 19,7-kWh-Batterie (Netto-Energiegehalt). An DC-Schnellladesäulen passiert das nun mit bis zu 50 kW⁴.

eTSI⁵, TSI und TDI

Breit gefächerte Effizienz

Ergänzt wird das Spektrum der Antriebe durch Mild-Hybrid- (1.5 eTSI⁵), Turbobenzin- (2.0 TSI) und Turbodieselmotoren (2.0 TDI). Den Einstieg definiert ein innerhalb der Baureihe neuer 48V-Mild-Hybridantrieb mit einer Leistung von 110 kW (150 PS)⁵. Das Leistungsspektrum der TDI beginnt ebenfalls bei 110 kW (150 PS)⁶. Je nach Motorleistung wird es zudem wieder Modelle mit dem intelligent gesteuerten Allradantrieb 4MOTION geben; alle anderen Passat Variant verfügen über Frontantrieb.



⁵ **Passat eTSI**, 110 kW (150 PS) – Kraftstoffverbrauch kombiniert:

5,7–5,4 l/100 km | CO₂-Emissionen kombiniert in g/km: 129–122 | CO₂-Klasse: D.

⁶ **Passat TDI**, 110 kW (150 PS) – Kraftstoffverbrauch kombiniert:

5,4–5,0 l/100 km | CO₂-Emissionen kombiniert in g/km: 143–131 | CO₂-Klasse: D-E.



Souveränes Fahrwerk

Der neue Passat besitzt ein gegenüber dem Vorgänger weiterentwickeltes Fahrwerk. Es bietet ein hohes Maß an Langstreckenkomfort bei einem gleichzeitig sehr neutralen Fahrverhalten. Nochmals gesteigert werden kann diese Performance über eine neue adaptive Fahrwerksregelung: „DCC Pro“, deren neue Zweiventildämpfer eine signifikant größere Spreizung aus maximaler Dynamik und höchstem Komfort ermöglichen. Sowohl mit dem serienmäßigen Fahrwerk als auch mit dem optionalen „DCC Pro“ konnte Volkswagen den typisch linearen Charakter des Passat weiter perfektionieren und den Komfort nochmals verbessern. Mit zu diesen präzisen Fahreigenschaften tragen der vergrößerte Radstand und die besonders in der Mittel- lage extrem gut ausbalancierte Lenkung bei. In Verbindung mit „DCC Pro“ wird der Passat darüber hinaus mit der ebenfalls neu abgestimmten Progressivlenkung ausgeliefert, die unter anderem durch eine Reduzierung der Lenkradumdrehungen (minus 0,65 auf 2,1 Umdrehungen) ein nochmals direkteres Ansprechverhalten bietet.

Starke Design-DNA

Die visuelle Klammer um die neuen Passat Technologien bildet das vollständig neu gestaltete Exterieur-Design. Es folgt der DNA

dieser Baureihe, interpretiert sie aber kraftvoll neu – und das je nach Ausstattung ganz individuell. Vier Linien gibt es: die Grundversion „Passat“, die auf Dienstwagenfahrer zugeschnittene Linie „Business“ sowie die Topversionen „Elegance“ und „R-Line“. Sie alle differenzieren sich optisch unter anderem über das Frontpartiedesign voneinander. Vorn prägnant: die neuen LED-Scheinwerfer und die großen Lufteinlässe im Stoßfänger. Hier markant: die breiten und edlen Chromspangen des Passat Business und Passat Elegance sowie der sportliche Rautengrill mit seitlichen Aerodynamik-Wings

im Passat R-Line. In der Silhouette stilprägend: der scharfe Unterdercut auf Höhe der Türgriffe, die lange Fenstergrafik und die kraftvollen Radhäuser. Hinten auffallend: die durchgängige Rückleuchtenleiste. Alle Versionen differenzieren sich im Heck über das Design des Stoßfängers voneinander. Den Passat R-Line kennzeichnet hier analog zur Frontpartie eine hochglänzend schwarze Applikation im Rautenmuster und eine rote Reflektor-Querspange. Beim Passat Elegance kommt in diesem Bereich indes eine Querspange in edler Chromoptik zum Einsatz. „R-Line“ und

„Elegance“ werden in der Rückleuchten-Querspange zudem durch eigenständige LED-Elemente („IQ.LIGHT“) und einen schmalen Chromstreifen individualisiert.

Hightech-Cockpit mit „ChatGPT“

Ikonisch klar designt ist das intuitiv bedienbare Cockpit. Mit seiner horizontalen Gestaltung und feinen Details wie den sauber gesetzten Ziernähten und durchleuchteten Applikationen setzt der Passat auch hier neue Maßstäbe in der Mittelklasse. Stilprägend ist die klar gegliederte und großflächige Display-Landschaft. Die technische Basis bildet der sogenannte MIB4 – der Modulare Infotainment-Baukasten der vierten Generation. Er ermöglicht, wie seit jeher im Passat, eine intuitive Bedienbarkeit. Sehr schnell ist zudem die Rechenleistung. Zur Serienausstattung der Grundversion gehören bereits das „Digital Cockpit Pro“ (digitale Instrumente) und ein 32,8-cm-Touchscreen (12,9) des Infotainmentsystems. Optional steht das Navigationssystem „Discover Pro Max“ mit einem 38,1-cm-Display (15,0 Zoll) zur Verfügung. Per natürlicher Sprache bedient wird der neue Sprachassistent IDA². Er ermöglicht die Steuerung vieler Fahrzeugfunktionen und beantwortet gezielt Fragen zu allen erdenklichen Gebieten. Dazu greift das System auf Online-Datenbanken und – als Novum – auf „ChatGPT“²- (künstliche Intelligenz, KI) zu. „ChatGPT“ wird als Update verfügbar sein.

Die neue Cockpit-Landschaft des Passat Variant mit 15-Zoll-Infotainmentscreen



Zentrale Aspekte

Der neue Passat vereint das Beste aus zwei Antriebswelten.



Neue Plug-in-Hybridantriebe ermöglichen rein elektrische Distanzen von circa 100 km und erstmals das DC-Schnellladen mit bis zu 50 kW Ladeleistung.

Hoher Reisekomfort durch viel Raum, effektive Geräuschdämmung, neue Sitze und optionale Fahrwerksregelung „DCC Pro“



Effizient fahren

Acht Antriebe für alle Einsatzszenarien

eHybrid, eTSI⁵, TSI, TDI, DSG

Den Passat wird es mit acht unterschiedlichen Antriebsstufen geben: einem im Passat neuen Mild-Hybridbenziner (eTSI)⁵, zwei neuen Plug-in-Hybridantrieben (eHybrid), drei Turbodieselmotoren (TDI) und zwei Turbobenzinern (TSI). Alle Antriebe sind serienmäßig an ein Doppelkupplungsgetriebe (DSG) gekoppelt. Der eTSI⁵ entwickelt eine Leistung von 110 kW (150 PS)⁵. Neben dem eTSI⁵ kann zudem der TDI mit 110 kW (150 PS)⁶ bereits konfiguriert werden. Die anderen Motorversionen folgen noch in der ersten Jahreshälfte. Zwei Leistungsstufen wird es dabei serienmäßig mit dem Allradantrieb 4MOTION geben.



Der Passat R-Line eHybrid mit den 19-Zoll-Leichtmetallrädern „Leeds“

Im Alltag elektrisch fahren

Plug-in-Hybrid neu gedacht

eHybrid

Volkswagen hat den eHybrid weitreichend neu konzipiert – mit einer effizienteren und größeren Batterie (netto 19,7 kWh), einer höheren Ladeleistung (bis zu 50 kW⁴), einem erstmals für die Plug-in-Hybridmodelle eingesetzten Hightech-Turbobenziner (1.5 TSI evo2) und einer neuen Hybridstrategie. Durch die Summe dieser Maßnahmen wird der neue Passat Variant eHybrid mit einer E-Reichweite von circa 100 km im Alltag zu einem reinen Elektroauto. Parallel indes ermöglicht er auf größeren Reisen respektive als Geschäftswagen auf langen Tagesdistanzen Gesamtreichweiten von mehr als 900 km (beide Reichweiten sind Prognosewerte).

⁵ **Passat eTSI**, 110 kW (150 PS) – Kraftstoffverbrauch kombiniert: 5,7–5,4 l/100 km | CO₂-Emissionen kombiniert in g/km: 129–122 | CO₂-Klasse: D.

⁶ **Passat TDI**, 110 kW (150 PS) – Kraftstoffverbrauch kombiniert: 5,4–5,0 l/100 km | CO₂-Emissionen kombiniert in g/km: 143–131 | CO₂-Klasse: D-E.



Plug-in-Hybrid:
1.5 TSI evo2 plus Einheit aus E-Maschine und Getriebe





E-Maschine bildet zusammen mit dem neuen DQ400e evo eine kompakte Einheit.

19,7-kWh-Hochvoltbatterie

Der neue Passat eHybrid wird elektrische WLTP-Reichweiten von circa 100 km ermöglichen. Zuvor waren es bis zu 57 km. Das deutliche Reichweitenplus wird dank einer neuen Hochvoltbatterie erzielt. Deren Netto-Energiegehalt vergrößerte sich gegenüber den Vorgängern von 10,6 auf 19,7 kWh (brutto: 13 auf 25,7 kWh). Die Batterie ist mit einer neuen Zelltechnologie für die 96 Module und einer externen Flüssigkeitskühlung ausgestattet. Da die Lithium-Ionen-Batterie zudem vor der Hinterachse positioniert ist, ergibt sich im Zusammenspiel mit dem vorne angeordneten Antrieb (E-Maschine, DSG, TSI) eine ausgewogene Gewichtsverteilung.

Die Komponenten der neuen Plug-in-Hybridantriebe im Detail

1.5 TSI evo2

Der Plug-in-Hybridantrieb besteht aus zwei Antriebsbausteinen: der E-Maschine und dem Turbobenziner. Der bisherige 1.4 TSI wird durch den 1.5 TSI evo2 abgelöst. Der evo2 zeichnet sich durch zahlreiche Hightech-Features aus. Dazu zählen das TSI-evo-Brennverfahren und ein VTG-Turbolader (variable Turbinengeometrie). Die Kombination des TSI-Miller-Brennverfahrens mit dem VTG-Lader sind ein technisches Alleinstellungsmerkmal im Bereich der Großserien-Ottomotoren.

Miller-Cycle erhöht den Wirkungsgrad

Das bereits aus dem ersten 1.5 TSI evo bekannte TSI-evo-Brennverfahren wird bei der TSI-evo2-Generation fortgeführt. Neben einer Optimierung der Brennraumkühlung ist der entscheidende Faktor die Symbiose aus der VTG-Aufladung und dem Miller-Cycle (frühes Schließen der Einlassventile mit einer hohen Verdichtung). Dank dieses Brennverfahrens arbeitet der effiziente 1.5 TSI evo2 mit einem sehr hohen Wirkungsgrad. Das senkt den Verbrauch und die Emissionen. Zu den weiteren tech-

nischen Parametern zählen eine Hochdruckeinspritzung mit bis zu 350 bar Druck, plasmabeschichtete Zylinderlaufbahnen (geringere innere Reibung) und Kolben mit eingegossenen Kühlkanälen (Optimierung der Verbrennung).

E-Maschine plus 6-Gang-DSG

Volkswagen setzt im neuen Passat eHybrid ein weiterentwickeltes Hybridgetriebe ein: das DQ400e evo. In dieses spezielle 6-Gang-DSG integriert ist die E-Maschine mit der Bezeichnung HEM80evo. Die



Laden mit bis zu 50 kW⁴

Den Kraftfluss zwischen der Batterie und der E-Maschine managt eine neue Leistungselektronik. Sie wandelt dabei den Gleichstrom (DC) der Batterie in Wechselstrom (AC) für die E-Maschine um. Zudem wird über einen DC/DC-Wandler das 12V-Bordnetz versorgt. Aufgrund eines ebenfalls neuen Ladegerätes ist es fortan möglich, an AC-Ladepunkten wie einer Wallbox mit bis zu 11 kW statt mit 3,6 kW zu laden. Damit ist eine entladene Batterie in rund 2:45 Stunden wieder zu 100 Prozent geladen. Erstmals ist es mit den Plug-in-Hybridantrieben zudem möglich, an DC-Schnell-ladesäulen mit bis zu 50 kW⁴ Energie aufzunehmen. Eine bis auf 10 Prozent entladene Batterie ist in diesem Fall in circa 23 Minuten wieder zu 80 Prozent geladen. Unterwegs kann der Ladestand der Batterie nun in fünf wählbaren Stufen gehalten werden, um zum Beispiel am Reiseziel elektrisch durch eine Umweltzone zu fahren.

Teilelektrisch fahren

48V-Mild-Hybrid als Novum im Passat

eTSI⁵ mit 110 kW⁵

Nicht jeder Autofahrer kann privat oder beruflich laden. Doch auch in diesen Fällen

bietet Volkswagen mit dem Passat eTSI die Möglichkeit, elektrische Energie zu nutzen: Strom durch die Umwandlung kinetischer Energie – der Brems- respektive Rekuperationsleistung. Möglich macht das der im Passat neue Mild-Hybridantrieb. Wie bei den neuen Plug-in-Hybridmodellen (eHybrid) bildet auch hier der 1.5 TSI evo2 das technische Zentrum des Antriebs. Gekoppelt ist der eTSI⁵ an eine 48V-Lithium-Ionen-Batterie und einen 48V-Riemen-Starter-generator, der 14 kW Leistung und 56 Nm Drehmoment bereitstellt. Das 48-Volt-System wirkt einerseits wie eine Art elektrischer Booster und bietet damit eine sehr gute Anfahrperformance. Gleichzeitig ermöglicht die Technologie das komplette Ausschalten des 1.5 TSI evo2 und damit das sogenannte Segeln sowie das temporär elektrische Fahren. Die Folge: bis zu 0,5 l/100 km weniger Kraftstoffverbrauch.

Die technischen Details des eTSI⁵

Über technische Features wie das TSI-evo-Brennverfahren und den VTG-Lader hinaus ist der 250 Nm starke 1.5 TSI evo2 als eTSI⁵ gegenüber dem in den eHybrid-Modellen eingesetzten Pendant zusätzlich mit der Zylinderabschaltung ACTplus ausgestattet. Via ACTplus werden je nach Betriebssituation zwei der vier Zylinder des Motors so oft wie möglich abgeschaltet.



Konstruktiv werden dabei der zweite und dritte Zylinder bei niedrigen sowie mittleren Lasten und Drehzahlen aus der Kraftstoffversorgung herausgenommen. In den aktiven Zylindern steigt der Wirkungsgrad, während die passiven Zylinder nahezu verlustfrei mitlaufen. Beim erneuten Gasgeben werden sie sofort wieder aktiv. Gegenüber der ersten 1.5-TSI-evo-Generation wurde dieses Ab- und Zuschalten der Zylinder nochmals verbessert, um einen gleichmäßigen Motorlauf zu gewährleisten.

⁵ **Passat eTSI**, 110 kW (150 PS) – Kraftstoffverbrauch kombiniert: 5,7–5,4 l/100 km | CO₂-Emissionen kombiniert in g/km: 129–122 | CO₂-Klasse: D.





Die Funktionsweise des eTSI⁵

Die 48V-Technologie ermöglicht mit kleineren Leitungsquerschnitten als bei Hochvoltssystemen sowie einer kompakten Batterie und einem dadurch geringen Zusatzgewicht die Übertragung höherer elektrischer Leistungen. Dies führt – im Vergleich zu Fahrzeugen mit reiner 12V-Technik – beim Bremsen respektive Verzögern zur Rekuperation einer deutlich größeren Energiemenge. Mit der in der 48V-Lithium-Ionen-Batterie gespeicherten Energie wird ein sogenannter 48V-Riemen-Startergenerator angetrieben und via DC/DC-Wandler das 12V-Bordnetz versorgt.

Der wassergekühlte Riemen-Startergenerator übernimmt die Rolle der Lichtmaschine und des Anlassers. Gleichzeitig fungiert er als kompakter Elektromotor, der beim Anfahren verzögerungsfrei das Antriebsdrehmoment erhöht. Die Kraft des Generators wird durch den Riemenantrieb übertragen. Zudem startet er den während der Fahrt so oft wie möglich abgeschalteten Verbrennungsmotor neu. Unter dem Strich verbindet der 48V-Mild-Hybridantrieb im täglichen Betrieb niedrige Verbrauchs- und Emissionswerte mit einer sehr guten Anfahrperformance.

Der 48V-Riemen-Startergenerator des eTSI (oben links) und die 48V-Batterie des eTSI⁵ (unten links)



⁵ **Passat eTSI**, 110 kW (150 PS) – Kraftstoffverbrauch kombiniert: 5,7–5,4 l/100 km | CO₂-Emissionen kombiniert in g/km: 129–122 | CO₂-Klasse: D.



Klassisch fahren

TSI und TDI, Front- und Allradantrieb

4MOTION ist noch komfortabler geworden

Den neuen Passat gibt es zum Vorverkaufstart parallel zum eTSI⁵ mit einem 110 kW (150 PS)⁶ starken TDI (maximales Drehmoment: 360 Nm). Folgen werden zwei Turbobenziner (TSI) und zwei weitere TDI. Die stärksten TSI und TDI werden serienmäßig an den Allradantrieb 4MOTION gekoppelt sein. Für das 4MOTION-System hat Volkswagen ein neues Fliehkraftpendel entwickelt, das Vibrationen neutralisiert und den akustischen Komfort perfektioniert.

Prädestiniert für den Anhängerbetrieb

An der Hinterachse des allradgetriebenen Passat kommt die neueste 4MOTION-Kupplung zum Einsatz. Sie zeichnet sich durch ein intelligentes Energiemanagement aus: Im Betrieb mit einem Anhänger wird zum Beispiel automatisch das Fahrprofil „Trailer“ aktiviert, um die Kraftverteilung zwischen Vorder- und Hinterachse optimal für den Anhängerbetrieb zu steuern. Der allradgetriebene Passat Variant ist für große Anhängelasten von bis zu 2.200 kg ausgelegt. Mit diesen Lasten korrespondiert die hohe Stützlast von 90 kg. Wird der Passat

mit der stets via Knopfdruck halbautomatisch ausklappbaren Anhängerkupplung bestellt, gehört der Anhängerrangierassistent „Trailer Assist“ mit zur Ausstattung. Dieses Assistenzsystem regelt beim Rückwärtsrangieren automatisch über einen aktiven Lenkeingriff den Lenkwinkel des Anhängers. Der „Trailer Assist“ nimmt dem Fahrer das komplizierte Umdenken ab, dass er beim Rückwärtsrangieren mit einem Gespann das Lenkrad nach links einschlagen muss, damit der Anhänger nach rechts abbiegt – und umgekehrt.

Aktiv fahren

DCC Pro und Fahrdynamikmanager als Netzwerk

Elektronisch gesteuertes Fahrwerk

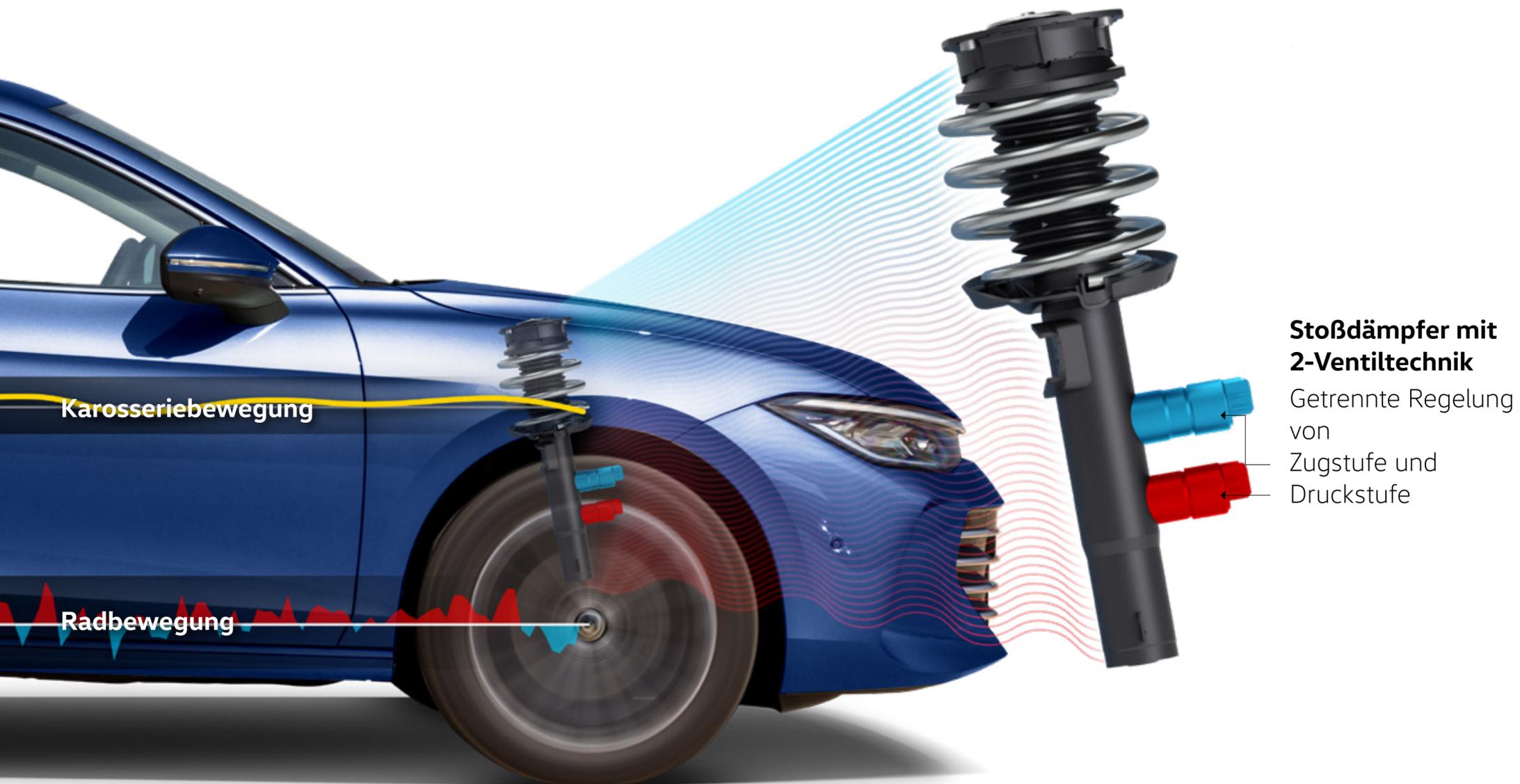
Der neunte Passat ist mit einem deutlich weiterentwickelten Fahrwerk ausgerüstet. Neben zahlreichen Einzelmaßnahmen hat Volkswagen dabei für den Bestseller eine neue Generation des adaptiven Fahrwerks „DCC“ entwickelt: das optionale „DCC Pro“. Zudem ist der neue Passat Variant nun mit einem Fahrdynamikmanager ausgestattet. Das System steuert die Funktionen der elektronischen Differenzialsperren (XDS) und die Querdyamikanteile der im Fall des „DCC Pro“ geregelten Dämpfer. Über radindividuelle



Bremseingriffe und eine radselektive Veränderung der Dämpferhärten werden die Handlungseigenschaften dank Fahrdynamikmanager neutraler, stabiler, agiler und präziser. Die Grundarchitektur des Fahrwerks bilden eine MacPherson-Vorderachse und eine Vierlenker-Hinterachse.

- ⁵ **Passat eTSI**, 110 kW (150 PS) – Kraftstoffverbrauch kombiniert: 5,7–5,4 l/100 km | CO₂-Emissionen kombiniert in g/km: 129–122 | CO₂-Klasse: D.
- ⁶ **Passat TDI**, 110 kW (150 PS) – Kraftstoffverbrauch kombiniert: 5,4–5,0 l/100 km | CO₂-Emissionen kombiniert in g/km: 143–131 | CO₂-Klasse: D-E.





Stoßdämpfer mit 2-Ventiltechnik

Getrennte Regelung von Zugstufe und Druckstufe



Die neue adaptive Fahrwerksregelung „DCC Pro“ vergrößert die Spreizung zwischen Komfort und Dynamik.

Das neue „DCC Pro“ im Detail

Die aktive Dämpferregelung reagiert permanent auf die Fahrbahneigenschaften sowie die jeweilige Fahrsituation und berücksichtigt dabei Parameter wie die Lenk-, Brems- und Beschleunigungsvorgänge. Für jedes

Rad wird so in Sekundenbruchteilen die ideale Dämpfung berechnet und an den Stoßdämpfern eingestellt. Der Fahrer hat zudem die Möglichkeit, das „DCC“ individuell von sehr komfortabel bis sehr sport-

lich einzustellen. Die Querdynamikanteile der adaptiven Fahrwerksregelung werden im Passat erstmals via Fahrdynamikmanager koordiniert und dadurch optimiert. Die adaptive Fahrwerksregelung bietet damit in Verbindung mit dem Fahrdynamikmanager stets den optimalen Fahrkomfort bei bester Fahrdynamik. Im Vergleich zum „DCC“ des Vorgängers mit 1-Ventil-Dämpfern sind die Dämpfer des neuen „DCC Pro“ mit zwei Ventilen ausgestattet. Damit einher geht ein angepasster Regelalgorithmus für die getrennte Zug- und Druckstufenansteuerung. Die schneller arbeitenden 2-Ventil-Dämpfer ermöglichen eine bessere und ruhigere Anbindung der Karosserie an das Fahrwerk und gleichzeitig – durch die noch exaktere Steuerung der Zug- und Druckstufen – eine optimierte Fahrdynamik. Bislang wurden 2-Ventil-Dämpfer nur in Verbindung mit Mehrlenkerachsen in der Ober- und Luxusklasse umgesetzt; die Integration in MacPherson-Federbeine ist neu. Durch das „DCC Pro“ wird die Spreizung der Dynamik- und Komfoteigenschaften deutlich erhöht. Im Zusammenspiel der Eigenschaften wird der Passat Fahrer auch auf schlechten Straßenoberflächen ein sehr angenehmes und sicheres Fahrgefühl wahrnehmen.





Assistiert fahren

Park Assist Plus merkt sich den Weg.

Parkassistent mit Memory-Funktion

Der Passat ist mit einem weiterentwickelten Programm modernster Assistenzsysteme an den Start gegangen. Dazu gehören der je nach Ausstattungsversion optionale oder serienmäßige „Park Assist Plus“² und die neue Memory-Funktion für den Parkassistenten. Die Grundfunktion des „Park Assist Plus“ ist ein auch aus anderen Volkswagen bekannten System. Es ermöglicht das assistierte Einparken in längs oder quer zur Fahrtrichtung angeordnete Parklücken. Ebenso ist das assistierte Ausparken aus Längsparklücken möglich. Der Passat übernimmt dabei das Beschleunigen, Bremsen und Lenken⁷. Neu ist die Memory-Funktion für den weiterentwickelten „Park Assist Plus“. Mit diesem Feature zeichnet das System die letzten 50 gefahrenen Meter und damit die Einparksituation auf. Ist der Passat zum Stehen gekommen, kann das Parkmanöver gespeichert werden. Erreicht der VW erneut diese Position, bietet er automatisch an, das Einparken zu übernehmen⁷. Auch das selbständige Ausparken⁷ ist möglich. Bis zu fünf Parkmanöver können gespeichert werden.





Stilvoll fahren

Komplett neu designt und doch typisch Passat

Neues Design, neue Dimensionen

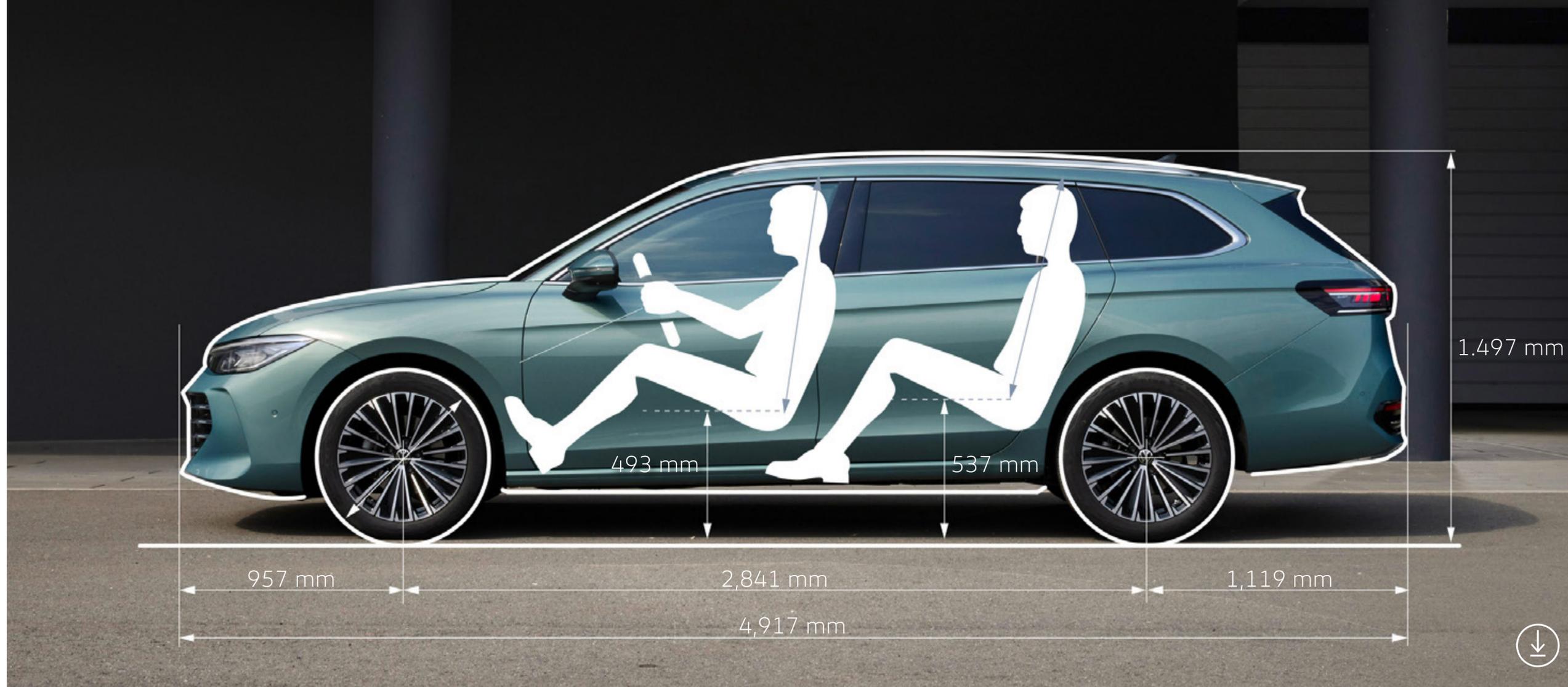
Volkswagen hat das Design der traditionsreichen Passat Baureihe mit dem Debüt der neunten Generation in die Neuzeit projiziert. Im Vergleich zum Vorgänger wurden die Flächen skulpturaler, die Linien dynamischer und die Dimensionen größer. Prägend sind hier 50 mm mehr Radstand (2.841 mm). 4.917 mm ergeben in der Gesamtlänge ein

Plus von 144 mm. Der Zuwachs an Radstand und Gesamtlänge vergrößert den Knieraum im Fond sowie den Gepäckraum. Die Breite des Passat wuchs um moderate 20 auf 1.852 mm. Auf einem ähnlichen Niveau wie beim Vorgänger blieb mit 1.497 mm die Höhe. Fakt ist, dass die größere Länge bei nahezu konstanter Höhe zu dynamischeren Proportionen führt.

Frontpartie mit neuen LED-Scheinwerfern

Eine souveräne Präsenz kennzeichnet die ebenso aerodynamisch (c_w 0,25) wie kraftvoll gestaltete Frontpartie des Passat Variant. Jedes Detail ist neu. Beispiel Motorhaube: Während die Haube des Vorgängers mittig höher war als außen, ist die neue Motorhaube nun mittig tiefer. Nach außen hin steigt sie skulptural mit scharfen Linien an und formt kraftvolle Kotflügel. Prägend sind zudem die neuen LED-Scheinwerfer mit ihren zwei Modulen und dem darüber angeordneten schmalen LED-Tagfahrlicht. Diese zwei Tagfahrlichtelemente werden im Kühlergrill durch eine LED-Querspange miteinander verbunden. Die optisch durchgängige Lichtleiste lässt den VW breit und elegant wirken. Optional bietet Volkswagen den Passat mit einer neuen Generation der „IQ.LIGHT LED-Matrixscheinwerfer“ an, die über ein neues High-Performance-Fernlicht mit einer deutlich vergrößerten Leuchtweite verfügen.





Der neue Passat Variant hat 50 mm mehr Radstand; dieses Plus kommt vollumfänglich den Fondpassagieren zugute.

Silhouette mit scharfem Undercut

Mit seinen kraftvollen seitlichen Karosseriefächern, einem scharfen Undercut als Charakterlinie (in Höhe der Türgriffe), dem deutlich größeren Radstand und den langen seitlichen Fensterflächen zeigt der Passat Variant eine ganz eigene Dynamik und Eleganz. Vorne wie hinten formen der Undercut und die Flächengestaltung über den Radhäusern kraftvolle Schulterpartien in der

schlanken Silhouette. In dieses sportliche Bild passen die markanten D-Säulen, die stärker nach vorne geneigt sind und mehr Dynamik ausstrahlen – hier zeigt sich, dass sich ein Plus an Designdynamik und ein Zuwachs an Gepäckraum (plus 40 Liter) nicht ausschließen müssen. Unter den leicht ausgestellten Radhäusern verbinden den Passat Variant bis zu 19 Zoll große Räder mit der Straße.

Heckpartie mit neuer LED-Querspange

Analog zur Front- und Seitenpartie wurde auch das Heck des neuen Passat clean und kraftvoll gestaltet. Die erstmals in dieser Baureihe durchgängigen LED-Rückleuchten betonen die Breite der Karosserie und wirken mit ihrer neuen 3D-Lichtsignatur glasklar und technisch. Funktionell bieten die LED-Elemente eine optimale Signalwirkung. Im oberen

Bereich der Heckklappe markant: der große Dachkantenspoiler sowie die seitlichen Luftleitelemente auf den D-Säulen. Als Verbund reduzieren diese Aerodynamik-Features die Verwirbelungen im Heckbereich und tragen so zusammen mit einem Diffusor unterhalb des Stoßfängers zu einem geringeren Energieverbrauch und zu größeren Reichweiten bei.



Minimaler Luftwiderstand für maximale Effizienz

Der Passat Variant ist ein Fünfsitzer mit bis zu 1.920 Litern Kofferraum. Und doch ist seine Aerodynamik besser als die der meisten Sportwagen. Der Luftwiderstandsbeiwert wurde von c_{w} 0,31 auf besagte 0,25 verbessert. Die Aerodynamik trägt signifikant dazu bei, dass der neue Passat Variant noch effizienter und sparsamer wurde. Erreicht wurden die aerodynamischen Bestwerte des neuen Passat Variant durch die optimale Karosserieform, Feinschliff bis in das letzte Detail und technische Aerodynamik-Features. Zu den technischen Details gehört eine elektrisch gesteuerte Kühlerjalousie, die für eine bedarfsgerechte Kühlung sorgt. Überall ist zudem der aerodynamische Feinschliff zu finden: In der Frontpartie werden störende Luftverwirbelungen mittels sogenannter Air Curtains im Stoßfänger minimiert; durch die gezielten Luftströme werden hier die Vorderräder optimal umströmt und die Bremsen gekühlt. Darüber hinaus wurde der Unterboden bis hin zum Heckdiffusor aufwendig in die Aerodynamik eingebunden. Besonders wenig Angriffsfläche bieten dem Wind die neuen Außenspiegel. Im Heckbereich sind es die Luftleitelemente an den D-Säulen, die zusammen mit dem Dachkantenspoiler die Luftverwirbelungen reduzieren.

Vernetzt fahren

Neue Cockpitlandschaft ist intuitiv bedienbar.

Übersichtliche Displays und Bedienelemente, neues Nachtlichtdesign

Die neunte Generation des Passat ist mit einer komplett neu entwickelten Cockpit-Architektur ausgestattet. Die zentralen Elemente bilden dabei das „Digital Cockpit Pro“ (digitale Instrumente) und ein Infotainmentsystem der neuesten Generation. Das optisch freistehende Touchdisplay des Systems kennzeichnet eine neu entwickelte Grafik und Menüstruktur, die einfach bedienbar und selbsterklärend ist. Viele Einstellungen des Passat können zudem über eine neue, natürliche Sprachbedienung (IDA) mit „ChatGPT“-Integration gesteuert werden.

Das „Digital Cockpit Pro“ im Detail

Die Instrumente weisen eine Display-Diagonale von 260 mm (10,25 Zoll / 1.280 x 480 Pixel) auf. Durch eine neue Oberflächenbeschichtung (verhindert Reflexionen und Blendungen) ist das Cockpit plan im Stil eines großen Screens in die Schalttafel integriert, da ein Überbau zur Beschattung nicht mehr benötigt wird. Darüber hinaus wurden die Grafik neu entwickelt und der Funktionsumfang



Die neue Cockpit-Landschaft des Passat

erweitert. Der Fahrer kann über entsprechende Tasten des Multifunktionslenkrads verschiedene grafische Grundkonfigurationen (Views) abrufen, die wiederum individuell mit Funktionen belegt werden können. Vier Views stehen zur Wahl:

„Classic“ (Rundinstrumente), „Progressive“ (quadratische Felder), „Navigation“ (eingblendete Navigationskarte samt Routenführung) und für den Passat R-Line der gleichnamige View „R-Line“ (mit „R“-Logo, Schaltanzeige spezieller Drehzahlanzeige).



Das neue Infotainment im Detail

Die digitale Zentrale des neuen Infotainmentsystems (vierte Generation, MIB4) ist das Touchdisplay. Das neue Serien-Infotainmentdisplay ist 285,6 x 160,6 mm groß (12,9 Zoll / 1.920 x 1.080 Pixel). Optional wird in Verbindung mit dem Navigationssystem „Discover Pro Max“ ein Display im Format 332,07 x 185,79 mm (15 Zoll / 2.240 x 1.260 Pixel) angeboten. Die vollständig neue Grafik, Gliederung und Menü-

führung beider Versionen ist identisch. Ziel war es, die Bedienung einfach, selbsterklärend und individualisierbar zu gestalten. Dazu wurde das Display in zwei Touchleisten – die „Top Bar“ (oben) und die „Bottom Bar“ (unten) – sowie den Homescreen gegliedert. Die „Top Bar“ und der Homescreen können vom Fahrer in weiten Bereichen selbst mit den von ihm favorisierten Direktzugriffen belegt werden.

Während der Fahrer im Homescreen alle Funktionen in Form von Apps variabel abrufen, bleiben die individuell konfigurierte „Top Bar“ und die statische „Bottom Bar“ als permanente Ansicht auf dem Display stehen. Das vereinfacht die Bedienung signifikant. Unter dem Infotainmentdisplay befinden sich darüber hinaus die hinterleuchteten Touchslider für die Temperatur- und Lautstärkeinstellungen.

Neues Windshield-Head-up-Display

Ein weiterer Cockpit-Baustein an Bord des Passat ist das ebenfalls neu entwickelte Head-up-Display, das die wichtigsten Informationen für den Fahrer via Windschutzscheibe in den virtuellen Raum vor dem Fahrzeug projiziert. Beim Vorgänger kam ein einfacheres Head-up-Display mit einer ausfahrbaren Projektionsfläche zum Einsatz.

Neue Lenkstockhebel

Die Instrumententafel verläuft geradlinig auf einer horizontalen Ebene; ihre Gestaltung ist hochwertig und übersichtlich. Mehr Raum für Ablagen bietet die Mittelkonsole, da die Getriebebeschaltung analog zu neuesten ID. Modellen nun über einen intuitiv bedienbaren Lenkstockhebel (rechts) erfolgt: nach vorn auf „D“ drehen zum Vorwärtsfahren, nach hinten auf „R“ drehen

zum Rückwärtsfahren, seitlich drücken, um die Parkbremse zu aktivieren. Und wie in den ID. Modellen kommt auch im Passat auf der linken Seite ein neuer, multifunktionaler Lenkstockhebel für die Blink- und Scheibenwischerfunktionen zum Einsatz.

Mehr Raum und hohe Qualität

Nochmals mehr Platz als im bereits großzügig geschnittenen Vorgänger bietet der Innenraum des neuen Passat Variant. Durch den größeren Radstand erhöht sich zum Beispiel die maximale Beinfreiheit um 50 auf 947 mm. Um 40 auf 690 Liter wuchs das Kofferraumvolumen (Beladung bis Höhe der Rücksitzlehnen). Bei umgeklappter Rückbank stieg das Volumen sogar um 140 auf 1.920 Liter. Durch neue hochwertige Materialien, neu entwickelte Sitze sowie eine effektive Geräuschdämmung wurden parallel die Wertigkeit und der Komfort auf ein neues Niveau gehoben. Insbesondere in Verbindung mit einem neu konzipierten Akustikpaket entsteht an Bord des Passat Variant eine Geräuschatmosphäre, wie man sie sonst eher aus der oberen Mittel- und der Oberklasse kennt. Zusätzlich zur serienmäßigen Akustikwindschutzscheibe kommt dabei in der ersten und zweiten Sitzreihe eine Doppelverglasung der Seitenscheiben mit Akustikfolie zum Einsatz.



Das neue 15-Zoll-Display inklusive Navigationssystem „Discover Pro Max“





Serienmäßige Sportsitze mit integrierten Kopfstützen

Neue ergoActive-Sitze mit Massage und Klimatisierung

Die Versionen „Business“, „Elegance“ und „R-Line“ sind serienmäßig mit neuen ergoActive-Vordersitzen (Komfortsitze) inklusive Lordosenstütze-Einstellung und pneumatischer 3-Kammer-Massage in den Sitzlehnen ausgestattet. Die Sitzanlage ist in „ArtVelours Eco“ ausgeführt, einem edlen Mikrovlies. Die optionale Topversion der Sitze trägt die Bezeichnung „ergoActive Plus“. Sie ist mit einer elektrischen 14-Wege-Einstellung sowie einer 10-Kammer-Druckpunktmassage in der

Sitzlehne und einer aktiven Klimatisierungsfunktion (Sitzheizung plus Sitzlüftung) ausgestattet. Die noch hochwertigeren „ergoActive Plus“-Vordersitze (in Leder) verfügen darüber hinaus über eine automatische Sitzklimatisierung. Dabei können Fahrer und Beifahrer neben individuellen Modi unter anderem einen Automatikmodus aktivieren; die Temperatur- und Feuchtigkeitssensoren der Sitze erkennen den Kühl- und/oder Heizbedarf und regeln die Klimatisierung entsprechend.

Komfortabel fahren

Vier Ausstattungslinien für Vielfahrer

Grundausstattung mit starkem Serienumfang

Der neue Passat ist in den vier Ausstattungsversionen „Passat“, „Business“, „Elegance“ und „R-Line“ konfigurierbar. Schon die Grundausstattung „Passat“ hat Features wie die neuen Displays des MIB4, das Warnsystem Car2X, „App-Connect“ Wireless (Apple- und Android-Integration), Klimaautomatik, USB-C-Schnittstellen mit 45 Watt Ladeleistung (vorne), eine Dachreling (in Schwarz) und zahlreiche Assistenzsysteme an Bord. Zu diesen Systemen gehören das „ACC“ (automatische Distanzregelung), der „Side Assist“ (Spurwechselassistent), „Front Assist“ (Umfeldüberwachungssystem), „Lane Assist“ (Spurhalteassistent), der Abbiegeassistent, eine Ein- und Ausparkhilfe (akustische und optische Warnsignale bei Hindernissen im Front- und Heckbereich), „Rear View“ (Rückfahrkamera) und die Verkehrszeichenerkennung via Frontkamera. Ebenfalls Serie: LED-Scheinwerfer und LED-Rückleuchten.

„Business“ für Vielfahrer

Der Passat Variant gehört zu den erfolgreichsten Geschäftswagen Europas. Dem trägt Volkswagen erneut durch die Ausstattungslinie „Business“ Rechnung. Von

außen ist dieser Passat unter anderem an edlen Chromeinfassungen der Seitenscheiben, einer silbern eloxierten Dachreling und Chromelementen in der Front- und Heckpartie zu erkennen. In Deutschland kommt eine dunkle Privacy-Verglasung für die Fondscheiben hinzu. Innen zeichnet sich der Passat Variant Business unter anderem durch individualisierte Sitzbezüge in „ArtVelours Eco“, eigene Interieur-Applikationen, teilelektrische Sitze mit Massagefunktion, zusätzliche 45-Watt-USB-C-Schnittstellen im Fond und eine Drei-Zonen-Klimaautomatik aus. Weitere Assistenzsysteme erhöhen zudem den Komfort und die Sicherheit. Dazu gehören die automatische Fahrlichtschaltung („Light Assist“) und das assistierte Ein- und Ausparken („Park Assist Plus“). Auf dem deutschen Markt zusätzlich Serie: der neue Sprachassistent IDA.



„Elegance“ und „R-Line“ als Topversionen

Oberhalb der Ausstattungslinie „Business“ hat Volkswagen die Versionen „Elegance“ und „R-Line“ positioniert. Über sie kann der Passat Variant je nach Geschmack nochmals edler („Elegance“) oder dynamischer („R-Line“) ausgestattet werden. Beide Linien verbinden gegenüber „Business“ zusätzliche Ausstattungsdetails wie – unter anderem – eine neue Generation der „IQ.LIGHT LED-Matrixscheinwerfer“, LED-Rückleuchten mit animiertem Blinksignal, die Sitzheizung und eine erweiterte Sitzmassage (zwölf statt drei pneumatische Massageelemente), das schlüssellose Start- und Schließsystem „Keyless Access“, eine elektrische Betätigung der Heckklappe mit „Easy Open/Easy Close“, eine vollumfängliche Ambientebeleuchtung sowie die Sprachsteuerung für alle Märkte. Darüber hinaus haben beide Modelle den neuen „Park Assist Plus“ mit Memory-Funktion sowie den Fernlichtassistenten „Dynamic Light Assist“ an Bord. Für den Passat Variant R-Line kommen Sportsitze mit integrierter Kopfstütze zum Einsatz. Im sportlichen „R“-Design ausgeführt sind zudem die Front- und Heckpartie des Passat Variant R-Line. Zu den weiteren Individualisierungen zählen spezifische 17-Zoll-Leichtmetallräder für den Passat Variant Elegance und 18-Zoll-Leichtmetallfelgen im Fall der „R-Line“-Version.



Der neue Passat Variant in „Maripositgrün Metallic“

„R-Line Signature“

Speziell für den Passat R-Line wurde das optionale „R-Line Signature“-Paket entwickelt. Es individualisiert das Exterieur mit Features wie schwarzen 19-Zoll-Leichtmetallrädern des Typ „Leeds“ (mit glanzgedrehten Oberflächen), spezifischen Stoßfänger-Applikationen, schwarz lackierten und elektrisch anklappbaren Außenspiegelgehäusen, einem in „Grenadillschwarz Metallic“ lackierten Dach, einem zweifarbigem Dachspoiler (Wagenfarbe / Schwarz), einer hochglänzend schwarzen Dachreling, einer ebenfalls glänzend schwarzen Quer-

spange in den dunkelroten Rückleuchten, einer Privacy-Verglasung im Fond und hochglänzend schwarzen Zierleisten an den Seitenfenstern. Innen wird der Passat R-Line mit „Signature“-Paket durch Details wie einen Dachhimmel und Dachsäulenverkleidungen im schwarzen Mikrovlies „ArtVelours“, spezielle Dekor-Einlagen, die ergoActive-Plus-Sitze, eine erweiterte Innengeräuschkämmung, ein beheizbares Sportlenkrad sowie Sitzmittelbahnen (vorn und äußere Rücksitze) im gelochten Leder „Puglia“ veredelt.



Aufklappbare Mittelarmlehne mit Staufächern

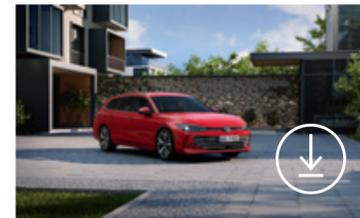
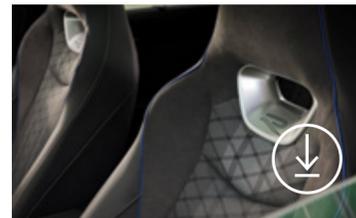
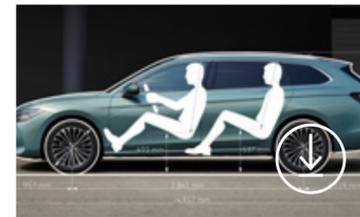
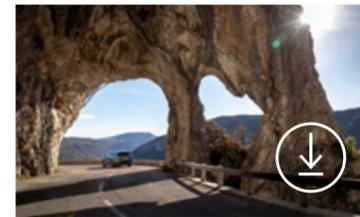
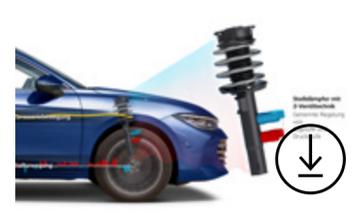
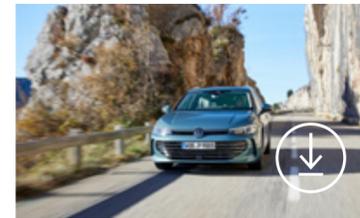
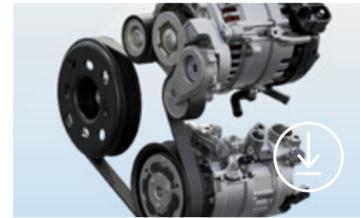


MEDIATHEK



Nutzungsrechte

Die auf www.volkswagen-newsroom.com bereitgestellten Text-, Bild-, Audio- und Video-Dokumente dienen ausschließlich dem Zwecke der eigenen Information, können zu redaktionellen Darstellungen im Social Web genutzt werden oder im Fall von Journalisten, Influencern und Mitarbeitern von Medienunternehmen als Quelle für die eigene redaktionelle Berichterstattung. Text-, Bild-, Audio- und Video-Dokumente dürfen nicht zu kommerziellen Zwecken genutzt oder an Dritte weitergegeben werden. Im Übrigen finden für die Nutzung von www.volkswagen-newsroom.com die hierfür einschlägigen Nutzungsbedingungen Anwendung.



Hinweise

- ¹ Alle Leistungsangaben, Preise (inkl. 19 % Mehrwertsteuer) und Leistungsangaben gelten für das in Deutschland angebotene Modellprogramm. Bitte kontaktieren Sie die Pressesprecher*innen Ihres Landes zu den spezifischen Ausstattungsumfängen, Preisen und Antrieben auf Ihrem Markt.
- ² Optionale Ausstattung.
- ³ Studie „Mobilität in Deutschland“
- ⁴ Der Wert für den kundenrelevanten Ladevorgang beträgt 40 kW, ermittelt nach DIN70080. Unter idealen Bedingungen (z.B. sehr niedriger Ladestand oder hohe Batterietemperaturen) sind jedoch Ladeleistungen von bis zu 50 kW erzielbar.
- ⁵ Passat eTSI, 110 kW (150 PS) – Kraftstoffverbrauch kombiniert: 5,7–5,4 l/100 km | CO₂-Emissionen kombiniert in g/km: 129–122 | CO₂-Klasse: D.
- ⁶ Passat TDI, 110 kW (150 PS) – Kraftstoffverbrauch kombiniert: 5,4–5,0 l/100 km | CO₂-Emissionen kombiniert in g/km: 143–131 | CO₂-Klasse: D-E.
- ⁷ Im Rahmen der Grenzen des Systems: Der Fahrer muss jederzeit bereit sein, das Assistenzsystem zu übersteuern. Er wird nicht von seiner Verantwortung entbunden, das Fahrzeug umsichtig zu fahren.

Hinweise

Die Reichweitenangaben sind Prognosewerte nach dem weltweit harmonisierten Prüfverfahren für Personenwagen und leichte Nutzfahrzeuge (Worldwide Harmonized Light Vehicles Test Procedure, WLTP). Die tatsächlichen WLTP-Reichweitenwerte können ausstattungsbedingt abweichen. Die tatsächliche Reichweite weicht in der Praxis abhängig von Fahrstil, Geschwindigkeit, Einsatz von Komfort-/Nebenverbrauchern, Außentemperatur, Anzahl Mitfahrer/Zuladung und Topografie ab.

Die angegebenen Verbrauchs- und Emissionswerte wurden nach den gesetzlich vorgeschriebenen Messverfahren ermittelt. Am 1. Januar 2022 hat der WLTP-Prüfzyklus den NEFZ-Prüfzyklus vollständig ersetzt, sodass für nach diesem Datum neu typgenehmigte Fahrzeuge keine NEFZ-Werte vorliegen.

Die Angaben beziehen sich nicht auf ein einzelnes Fahrzeug und sind nicht Bestandteil des Angebots, sondern dienen allein Vergleichszwecken zwischen den verschiedenen Fahrzeugtypen. Zusatzausstattungen und Zubehör (Anbauteile, Reifenformat usw.) können relevante Fahrzeugparameter wie z. B. Gewicht, Rollwiderstand und Aerodynamik verändern und neben Witterungs- und Verkehrsbedingungen sowie dem individuellen Fahrverhalten den Kraftstoffverbrauch, den Stromverbrauch, die CO₂-Emissionen und die Fahrleistungswerte eines Fahrzeugs beeinflussen.

Wegen der realistischeren Prüfbedingungen sind die nach dem WLTP gemessenen Kraftstoffverbrauchs- und CO₂-Emissionswerte in vielen Fällen höher als die nach dem NEFZ gemessenen. Dadurch können sich seit dem 1. September 2018 bei der Fahrzeugbesteuerung entsprechende Änderungen ergeben. Weitere Informationen zu den Unterschieden zwischen WLTP und NEFZ finden Sie unter <http://www.volkswagen.de/wltp>.

Weitere Informationen zum offiziellen Kraftstoffverbrauch und den offiziellen spezifischen CO₂-Emissionen neuer Personenkraftwagen können dem „Leitfaden über den Kraftstoffverbrauch, die CO₂-Emissionen und den Stromverbrauch neuer Personenkraftwagen“ entnommen werden, der an allen Verkaufsstellen und bei der DAT Deutsche Automobil Treuhand GmbH, Hellmuth-Hirth-Str. 1, D-73760 Ostfildern oder unter www.dat.de/co2 erhältlich ist.

Volkswagen Aktiengesellschaft
Berliner Ring 2
D-38440 Wolfsburg

Verantwortlich für den Inhalt:
Volkswagen Produktkommunikation

Bildnachweise:
Volkswagen Aktiengesellschaft

Stand: März 2024

© 2024 Volkswagen Aktiengesellschaft

