

Salón del Automóvil de Tokio

**Estreno Mundial del Passat Alltrack**

Diciembre 2011

Nota:

TDI, TSI, DSG and Twincharger are registered trademarks of Volkswagen AG or other companies of the Volkswagen Group in Germany and other countries.

Features and technical data apply to models offered in Germany. They may differ in other countries.

\* All fuel economy and driving performance data cited in this press release are forecast values as of November 2011.

### **Estreno Mundial en Tokio:**

### **El Passat Alltrack une el mundo de los turismos con el de los SUV**

El Passat Alltrack tiene una mayor distancia con el suelo y nuevo diseño off-road

Tracción total 4MOTION de serie con las versiones TDI 170 CV y TSI 210 CV

Wolfsburg / Tokio, Diciembre 2011. Durante las últimas cuatro décadas se han fabricado más de 15 millones de Passat. Además de por sus elevadas cualidades, el éxito de este superventas -vendido en todos los continentes del mundo- se puede atribuir a la extensa y diversa gama de versiones. Ahora, Volkswagen amplía esta serie con otro especialista: el Passat Alltrack. Esta nueva versión se ofrece en una configuración de vehículo familiar, y ocupa el vacío entre el Passat Variant convencional y los SUV como el Tiguan. Con este modelo se da respuesta a muchos conductores que usan su vehículo como remolcador, o en situaciones ligeramente off-road, y que por ello quieren un turismo versátil, deportivo y muy espacioso, con cualidades resistentes. Volkswagen ha desarrollado el Passat Alltrack para estos clientes. En comparación con el Passat Variant familiar, este nuevo modelo se define por nuevos parachoques al estilo SUV, con pasos de rueda y estribas pronunciadas. Sus mayores ángulos de rampa, de ataque y de salida y su mayor distancia respecto al suelo hacen del Passat Alltrack un SUV alternativo para la conducción sobre terreno no asfaltado. El Alltrack hace su estreno mundial ahora en el Salón del Automóvil de Tokio (3-11 Diciembre), y su lanzamiento al mercado comenzará a principios de 2012.

### **Versiones de propulsión**

El Passat Alltrack está disponible con dos motores de gasolina turbo de inyección directa (TSI) de 160 y 210 CV y dos motores turbodiesel (TDI), también de inyección directa, de 140 y 170 CV. Las dos versiones más potentes del Alltrack, la TDI 170 CV y la TSI 210 CV, tienen de serie la tracción a las cuatro ruedas 4MOTION con transmisión de doble embrague (DSG). Para el Passat Alltrack TDI de 140 CV, Volkswagen ofrecerá la tracción total de forma opcional. La eficiencia de los motores del Passat Alltrack operando con el inteligentemente controlado sistema de tracción total 4MOTION se ilustra claramente en los dos motores TDI: la versión de 140 CV tiene un bajo consumo combinado de 5,9 litros a los 100 kilómetros (equivalente a 150 g/km. CO<sub>2</sub>), mientras que el consumo de la versión de 170 CV es de 6,0 litros a los 100 kilómetros (158 g/km CO<sub>2</sub>).

### **Modificaciones visuales**

Un buen diseño siempre refleja visualmente los parámetros conceptuales de un vehículo. En el caso del Passat Alltrack, esto incluye los parámetros para un rendimiento en conducción por terrenos difíciles más versátil del que encontramos en el vehículo familiar convencional. El objetivo confeso de los diseñadores era reflejar estas cualidades con un diseño muy funcional. En relación al perfil lateral, por ejemplo, se usan los mencionados pasos de rueda y estriberas, orientados a ofrecer una protección más resistente. Los elementos no tienen el simple aspecto de haber sido clavados uno con el otro, sino que se integran armoniosamente con el diseño global del Passat. Lo mismo puede aplicarse al nuevo diseño de los parachoques. En primer lugar, muestran un mayor volumen y son más resistentes; en segundo, encajan perfectamente con el diseño del Passat. Si añadimos una mayor distancia con el suelo y los paneles de protección de los bajos en acero inoxidable integrados delante y detrás, se proyecta una imagen global que une los mundos del turismo y el SUV.

### **Dimensiones al detalle**

Con una longitud de 4.771 mm, el Passat Alltrack es exactamente igual de largo que el Passat Variant. Pese a las estriberas, su anchura se mantiene idéntica con 1.820 mm. Comparando los datos clave para el uso off-road respecto al Passat Variant, es interesante resaltar el incremento de la distancia con el suelo de 135 a 165 mm. El ángulo de ataque frontal ha crecido de 13,5 a 16,5 grados; detrás, el ángulo de salida ha subido de 11,9 a 13,6 grados. No menos importante es el ángulo de rampa en el uso off-road, especialmente al cruzar la cresta de una montaña, que ha mejorado de 9,4 a 12,8 grados.

### **Modo de conducción Off-road**

Los conductores de los SUV de Volkswagen están familiarizados con el “modo de conducción Off-road” en el Tiguan y el Touareg. Con el Alltrack, Volkswagen transfiere por primera vez este sistema inteligente y multifuncional a un turismo (intervalo de control hasta los 30 km/h). El conductor activa esta modalidad presionando el botón Off-road en la consola central. Un símbolo LED en el panel de instrumentos indica cuándo el sistema está “activo”. En concreto, la configuración para los sistemas de seguridad y ayuda al conductor y el control DSG se modifican de la siguiente forma:

**Sistemas de seguridad:** El sistema de antibloqueo de ruedas (ABS), en superficies deslizantes como la grava, aumenta los intervalos de actuación para facilitar la deceleración de forma más efectiva. Al mismo tiempo, el bloqueo electrónico de diferencial (EDS) reacciona más rápido para prevenir el derrape individual de las ruedas y el control de par motor (ASR) se modifica en paralelo.

**Sistemas de ayuda al conductor:** El asistente de descenso se activa automáticamente cuando el ángulo de desnivel supera los 10 grados, y frena automáticamente al Passat Alltrack. El asistente de arranque en pendiente también se activa. Mientras, se desactivan las funciones

de control de crucero adaptativo (ACC) y de asistente frontal opcionales.

**Transmisión DSG:** Se modifica el tacto del pedal del acelerador para facilitar la gestión de la potencia en situaciones off-road. Al mismo tiempo, se retrasa el momento de cambio de marcha a una superior, dando así al conductor más revoluciones y, por lo tanto, permitiendo un mejor aprovechamiento de la potencia en conducción off-road. Si la palanca de selección DSG se cambia al modo de cambio manual, la transmisión deja de aumentar de marcha automáticamente. El sistema Stop/Start también se desactiva en el modo off-road.

### **Tracción a las cuatro ruedas 4MOTION**

Los dos motores más potentes (TDI de 170 CV y TSI de 210 CV) se ofrecen con la tracción a las cuatro ruedas 4MOTION de serie. Para el Passat Alltrack TDI de 140 CV, el innovador sistema de tracción total es opcional. En condiciones normales de adherencia, el eje delantero del Passat Alltrack 4MOTION recibe el 90% del par motor; el eje trasero solo recibe el 10% del par motor. Esto ahorra combustible en situaciones de conducción normal. El eje trasero puede recibir más par gradualmente dependiendo del tipo de conducción y el estado del terreno. Esto se hace a través de un engranaje electro-hidráulico que reparte el par entre los dos ejes. La ventaja de la electrónica es que no se necesitan diferencias de velocidad entre los ejes delantero y trasero para activar el engranaje de ambos ejes (tracción a las cuatro ruedas), ya que la presión se genera a través de una bomba eléctrica.

### **Características estándar Alltrack**

**Características Passat Alltrack:** Junto con el modo de conducción Off-road y las modificaciones en el chasis y la carrocería, el Passat Alltrack se caracteriza por un conjunto completo de detalles específicos. Estos incluyen las nuevas llantas de aleación “Valley”

de 17 pulgadas (opcionalmente, llantas “Canyon” de 18 pulgadas) y un indicador de presión de neumáticos. Los raíles del techo, los bordes de ventanas y retrovisores laterales y la parrilla del radiador del Passat Alltrack están acabados con “cromo mate”. El equipamiento de serie también incluye protecciones frontales y traseras de los bajos con aspecto de acero inoxidable, faros antiniebla, molduras de entrada en las puertas de acero inoxidable con la inscripción “ALLTRACK”, asientos confort con tapicería “Zabriskie” mixta tela-Alcántara (soportes laterales de los asientos en Alcántara), detalles interiores en “Plata Titanio” (con la inscripción ALLTRACK en la tapa del cenicero), pedales de aluminio y climatizador bi-zona “Climatronic”. Exteriormente, las inscripciones “ALLTRACK” están localizadas tanto en la parte frontal como trasera del vehículo. En la pantalla del cuadro de instrumentos, el nuevo Passat también “da la bienvenida” a su conductor con la inscripción “ALLTRACK”. En el exterior, destacan los decorativos tubos de escape cromados.

**Características de seguridad:** El Passat Alltrack equipa de serie seis airbags, luces de posición y el programa de estabilización electrónica (ESP). Otro equipamiento de serie son el Detector de fatiga y la estabilización de remolque con asistente de contravolante, integrado en el ESP. La activación automática de las luces de emergencia ante una frenada brusca es otro elemento de seguridad muy efectivo. Además, el Passat Alltrack dispone de activación automática del freno de mano antes de apagar el motor cuando el conductor estaciona y desabrocha el cinturón de seguridad, lo que evita el deslizamiento no intencionado del Volkswagen. Pensando en los más pequeños, además de los soportes Isofix de serie para fijar sillines para niños, el Passat Alltrack ofrece opcionalmente dos asientos para niños integrados detrás (en los asientos exteriores).

**Características de confort:** En el interior, el equipamiento de serie incluye varios compartimentos de almacenamiento (por ejemplo, en la consola central o en el techo interior) y el reloj analógico en el tablier. También son de serie el climatizador bi-zona “Climatronic”,

el asistente electro-mecánico de dirección, elevalunas eléctricos frontales y traseros, indicador de temperatura exterior, freno de estacionamiento electrónico con función de bloqueo automático y cierre centralizado (con el control remoto). Igualmente dispone de asientos confort delante con bolsillos en los reposabrazos, soportes lumbares manuales delanteros y ajuste eléctrico del respaldo en el lado del conductor. El volante multifunción de cuero, el pomo de la palanca de cambio también en cuero y las alfombrillas de tela son parte también del equipamiento de serie. El sistema de radio-CD RCD 310 con sintonizador digital dual, reproductor de MP3 y cuatro altavoces de 20 watts, la toma multimedia AUX-IN, la activación automática de las luces diurnas, el retrovisor interior fotosensible, los reposacabezas optimizados para la seguridad con ajuste longitudinal adicional y el sensor de lluvia completan la gama de equipamiento de serie.

El Passat Alltrack destaca además por incorporar las últimas innovaciones tecnológicas, que comparte con el Passat, como el detector de fatiga o el park assist entre otros muchos elementos.

### **Tecnologías clave de Passat Alltrack al detalle**

**Detección de fatiga:** Este sistema detecta la disminución de la concentración del conductor y le avisa con un señal acústico durante cinco segundos; también aparece un mensaje visual en el panel de instrumentos que recomienda al conductor hacer una pausa. Si este no la hace durante los siguientes 15 minutos, el aviso se repite una vez más. Su funcionamiento es el siguiente: al inicio de cada trayecto, el sistema analiza la actitud característica del conductor al volante. Una vez en marcha, el sistema de detección de fatiga evalúa de forma continuada señales como el ángulo del volante, el uso de los pedales y la aceleración transversal. Si los parámetros monitorizados indican una desviación respecto a la actitud al volante registrada al principio, se producen los avisos visuales y acústicos. Independientemente de esta monitorización, siempre que el sistema

está activado, recomienda al conductor realizar una pausa tras cuatro horas de conducción continuada.

**Park Assist, Generation II:** En contraste con el sistema de primera generación, que solo asistía al estacionamiento en paralelo, el último también lo hace en estacionamiento perpendicular, es decir, en ángulo recto respecto a la calzada. El sistema se activa a velocidades no superiores a 40 km/h presionando un botón en la consola central. El conductor indica en qué lado de la calzada quiere aparcar activando el intermitente correspondiente. Cuando el Park Assist detecta una plaza de aparcamiento con suficiente espacio –utilizando sus sensores ultrasónicos–, empieza el estacionamiento asistido: El conductor activa la marcha atrás y solo necesita acelerar y frenar. El Alltrack controla la dirección. El conductor es asistido por indicaciones acústicas y visuales en la pantalla multifunción. Durante el estacionamiento, el Park Assist reduce la velocidad del vehículo a 7 km/h. Por primera vez, este sistema también puede frenar activamente el vehículo si está a punto de colisionar. En todo caso, el conductor sigue siendo el responsable de frenar, pues la nueva función de frenado del Park Assist no puede garantizar que los daños se podrán prevenir en todos los casos.

**Indicador de presión de neumáticos:** El sistema de monitorización de la presión de los neumáticos usa los sensores de velocidad de las ruedas del sistema ABS para sus operaciones. Cuando en un neumático baja la presión del aire, esto reduce también su radio de rodadura; por lo tanto, la rueda gira más rápido a la misma velocidad del vehículo, y el sistema detecta esta anomalía. Entonces, el conductor del Alltrack es avisado mediante el indicador de monitorización de presión de neumáticos. Sin embargo, el sistema no elude la responsabilidad por parte del conductor de verificar por su cuenta la correcta presión de los neumáticos de forma regular.

**Barra de remolque giratoria:** Un importante detalle opcional para el Passat Alltrack es su barra de remolque giratoria. Se suelta eléctricamente presionando un botón integrado en la parte lateral del maletero. Esto provoca que la barra de remolque se mueva desde su

posición de cierre, y luego es fácil moverla hasta su posición operativa presionándola con el pie. La barra de remolque está diseñada para cargas de hasta 2,2 toneladas.

### **Espacio de carga variable del Passat Alltrack**

La capacidad de carga del maletero del Alltrack cuando se carga hasta el límite inferior de las ventanas es de 603 litros. Cuando se utiliza el espacio completo, incluyendo el hueco de 90 litros para la rueda de recambio, la capacidad de carga es de 1.731 litros – en este caso, el Passat Alltrack está cargado hasta el techo y tocando los respaldos de los asientos delanteros. Se puede montar una red de carga como barrera detrás de la primera fila de asientos y/o detrás de la segunda para impedir que la carga invada el espacio para pasajeros en alguna frenada.

Además, el Passat Alltrack puede acomodar una sustancial carga útil: se pueden guardar hasta un máximo de 656 kg (Passat Alltrack con 140 CV). Otros datos clave son la apertura de carga de 0,72 metros, la altura interior de 0,83 metros y la anchura de 1 metro entre los pasos de rueda. La anchura máxima es de 1,3 metros. La superficie de carga del Passat Alltrack con los asientos traseros abatidos tiene una longitud mínima de 1,94 metros

**Suelo de carga variable:** El suelo de carga móvil opcional se puede mover de forma variable hacia delante o atrás dentro del área de carga. Esto facilita la colocación de objetos pesados justo detrás del respaldo de los asientos traseros. El suelo de carga permite hasta 100 kg de peso, y también es fácil de retirar completamente con un simple tirón con la mano. Además, Volkswagen ofrecerá un pack de división del espacio de carga para el Passat Alltrack. Este divisor es una superficie de carga que puede colocarse en situación vertical para dividir artificialmente el espacio de carga y evitar que las piezas más pequeñas se deslicen por el maletero. En las versiones con tracción delantera, el pack incluye también cestas de almacenamiento en el espacio de la rueda de recambio para objetos pequeños, además de una placa de protección de acero inoxidable para la repisa de carga.

**Desbloqueo a distancia de los respaldos de los asientos traseros:**

No es menos práctico el desbloqueo a distancia de los respaldos de los asientos traseros. Dos palancas en los laterales del maletero facilitan el desbloqueo de la sección derecha y/o izquierda del respaldo dividido en 2 o 3 partes, con lo que se abate hacia delante automáticamente, sin que la persona tenga que ir hasta ellos para hacerlo.