

Información para la prensa



El nuevo Passat Variant

World Premiere

Agosto 2023



Información para la prensa

Contenido

El nuevo Passat Variant: datos de interés

Éxito de la clase preferente de Volkswagen: el estreno mundial del nuevo Passat Variant	03
Nuevo exterior	04
Nuevo interior	07
Nueva gama de motores	08
El nuevo tren de rodaje adaptativo	10
Nueva gama de equipamientos	10

La plataforma MQB evo: las nuevas tecnologías del Passat al detalle

Evolución de un superventas: la MQB evo aporta los elementos básicos del progreso	12
Conducción eléctrica - eHybrid con batería de gran tamaño	13
Conducción eficiente - eTSI con sistema de 48 V	16
Conducción con prestaciones - TSI, TDI y 4MOTION	17
Conducción activa - DCC Pro y gestor de dinámica de conducción como red	17
Conducción asistida - Park Assist	18
Conducción con información - Manejo intuitivo con el sistema MIB4	19

Notas

1. Prototipo de preserie. El vehículo aún no está a la venta.
2. Equipamiento opcional o según la línea.
3. Prototipo "Movilidad en Alemania"



Información para la prensa

El nuevo Passat Variant: datos de interés

Éxito de la clase preferente de Volkswagen: el estreno mundial del nuevo Passat Variant

- Volkswagen presenta la novena generación del Passat con más de 30 millones de unidades vendidas
- Centrado en un diseño potente y aerodinámico, de gran valor y con multitud de características técnicas
- Las nuevas propulsiones híbridas enchufables permiten distancias puramente eléctricas de aproximadamente 100 km¹ y, por primera vez, la carga rápida de CC con hasta 50 kW de potencia
- La nueva generación del puesto de conducción, con grandes pantallas y una estructura de menús intuitiva, responde al feedback de los clientes de Volkswagen
- Mayor confort de viaje gracias al abundante espacio, la insonorización efectiva, los nuevos asientos y la suspensión adaptativa opcional "DCC Pro"

50 años, 30 millones de Passat. Hace exactamente 50 años, arrancó uno de los modelos más exitosos de Volkswagen: el Passat. Con más de 30 millones de unidades vendidas, es el modelo de VW más vendido de la historia después del Golf e incluso antes que el Escarabajo. Ahora Volkswagen presenta en primicia mundial todos los datos sobre un Passat completamente nuevo; se presentará al público por primera vez en el el Salón del Automóvil de Múnich (05-09/09/2023). El nuevo Passat se lanzará al mercado como versión Variant de uso universal en el primer trimestre de 2024. El nuevo diseño es limpio y potente: claramente Passat, claramente VW y, no obstante, claramente nuevo desde cualquier perspectiva. La innovadora gama, compuesta por tres nuevas propulsiones híbridas medias y enchufables, y cinco variantes turbo de gasolina y turbodiésel, es pura eficacia. El viaje se hace especialmente cómodo en el silencioso y espacioso Passat Variant, que estará disponible opcionalmente con un nuevo tren de rodaje adaptativo ("DCC Pro"²) y nuevos asientos ergoActive² (con masaje neumático de los puntos de presión). Las funciones intuitivas y progresistas del sistema modular de infotainment de cuarta generación (MIB4) se han rediseñado por completo. Si se desea, el nuevo Passat también aparcará de forma autónoma y recorrerá largas distancias con asistencia.

MQB evo progresista. La última fase evolutiva de la plataforma modular transversal, o MQB evo para abreviar, constituye la base de alta tecnología de la novena generación Passat. Los futuros compradores se beneficiarán de los claros efectos escalables de esta plataforma modular de alta tecnología, ya que a bordo del superventas se utilizan innumerables sistemas nuevos cuyos costes de desarrollo se reparten entre todas las series MQB. De este modo, Volkswagen democratiza sus innovaciones y las pone a disposición de cientos de miles de conductores de todo el mundo.

Contactos de prensa
Volkswagen Communications
Product Communications

Martin Hube
Contacto ID.2, Passat, Arteon,
Touareg y PHEV
Tel.: +49 53 61 94 98 74
martin.hube@volkswagen.de

Bernd Schröder
Portavoz Tiguan, Tayron, Sharan,
Calidad, Seguridad
Tel.: +49 53 61 93 68 67
bernd.schroeder1@volkswagen.de



Más en
volkswagen-newsroom.com

ACCELERATE
DIGITAL: ENERGIZED



Información para la prensa

Nuevos sistemas de propulsión híbrida ligera y enchufable. Los aspectos técnicos más destacados incluyen dos completamente nuevas propulsiones híbridas enchufables (eHybrid) con una potencia del sistema de 150 kW (204 CV)¹ y 200 kW (272 CV)¹. En combinación con una nueva batería de 19,7 kWh (capacidad energética neta), permiten alcances puramente eléctricos de unos 100 km. Con esta distancia, el nuevo Passat Variant se convierte en un coche eléctrico para el día a día. Ejemplo en Alemania: según un estudio³ del Ministerio Federal de Transporte e Infraestructura Digital, el 95 % de los trayectos en coche son inferiores a 50 km y el 99 % inferiores a 100 km. En el futuro, estos trayectos podrán realizarse de forma puramente eléctrica con un Passat Variant eHybrid. La económica alianza del motor eléctrico y un nuevo motor turbo de gasolina (1.5 TSI evo2) también garantiza autonomías totales de unos 1.000 km. Además, el Passat estará disponible por primera vez con una propulsión híbrida ligera de 48 V (eTSI con 110 kW/150 CV)¹. Dos potentes motores turbo de gasolina de 150 kW (204 CV)¹ y 195 kW (265 CV)¹ (2.0 TSI), así como con tres motores turbodiesel (2.0 TDI) de 90 kW (122 CV)¹, 110 kW (150 CV)¹ y 142 kW (193 CV)¹ completan la gama de propulsión. Siempre de serie se incluye un cambio de doble embrague (DSG) automático y eficiente. Los modelos Passat con 195 kW y 142 kW llevan a bordo de serie la tracción total 4MOTION con control inteligente; todos los demás modelos Passat Variant tienen tracción delantera.

MIB4 y "DCC Pro"². Volkswagen ha rediseñado por completo el interior. Llama especialmente la atención el paisaje de pantallas, claramente estructurado y de gran tamaño: con estilo, funcional y progresista. Su base técnica es el MIB4, la última generación del sistema modular de infotainment, que permite un manejo intuitivo diseñado para satisfacer los deseos de los conductores de VW. Un nuevo nivel de tecnología de tren de rodaje se refleja también en la suspensión adaptativa "DCC Pro"²; su inclinación del pivote de máximo dinamismo y máximo confort es un referente de la clase media. Los asientos ergoActive Plus² de nuevo desarrollo con masaje neumático de 10 puntos de presión también ofrecen una gran comodidad en el viaje. Además, gracias a la batalla 50 mm más larga, hay también 50 mm más de espacio para las piernas en la parte trasera, hasta 1.920 litros de volumen de maletero y sistemas de confort derivados del Touareg, como los nuevos asientos con masaje, con los que el Passat Variant se recomienda como totalmente polivalente para los negocios y el ocio.

Bienestar a bordo. Es la combinación de amplitud, materiales de alta calidad cuidadosamente coordinados, el tacto agradable y la manejabilidad de todos los elementos, el alto nivel de confort de los asientos y el silencio durante el viaje lo que convierte al Passat Variant en el coche ideal para viajes de turismo y de negocios. Con la nueva generación de este superventas, Volkswagen vuelve a tener en su gama un coche que supera las barreras de clase.

EL NUEVO EXTERIOR

Nuevo diseño, nuevas dimensiones. Volkswagen ha proyectado el diseño de la tradicional serie de modelos Passat hacia la era moderna con el debut de la novena generación. En comparación con su predecesor, las superficies se han vuelto más esculturales, las líneas más dinámicas y las dimensiones mayores. El rasgo definitorio



Información para la prensa

en este caso son los 50 mm más de batalla (2.841 mm) que cambian significativamente las proporciones. La longitud total de 4.917 mm supone un aumento de 144 mm. La anchura ha aumentado en unos moderados 20 mm hasta los 1.852 mm. Con 1.506 mm, la altura (incl. antena) se mantiene en un nivel similar al de su predecesor. El aumento de la longitud con una altura casi constante da lugar, en efecto, a unas proporciones más dinámicas.



Información para la prensa

Parte delantera con nuevos faros LED. Una presencia imponente caracteriza el frontal del Passat Variant, tan aerodinámico como potente. Cada detalle es nuevo. Por ejemplo, el capó delantero: mientras que el capó del predecesor era más alto en el centro que en el exterior, el nuevo capó es ahora más bajo en el centro. Se eleva esculturalmente hacia el exterior con líneas afiladas y forma unas poderosas aletas. Los nuevos faros LED con sus dos módulos y las estrechas luces diurnas LED situadas sobre ellos también son distintivos. Estos dos elementos de luz diurna están unidos entre sí en la parrilla del radiador por una barra transversal LED. La moldura luminosa visualmente continua confiere al VW un aspecto ancho y elegante. Como opción, Volkswagen ofrecerá el Passat Variant con una nueva generación de los faros Matrix LED "IQ.LIGHT"², que disponen de una nueva luz de carretera de alto rendimiento con un alcance notablemente mayor. Al igual que los sistemas de iluminación, las cuatro molduras cromadas de alta calidad de la parrilla inferior del radiador (paragolpes) acentúan la anchura del Passat. En los laterales, las aberturas verticales (cortinas de aire) del paragolpes guían el aire hacia los pasos de rueda y perfeccionan la buena aerodinámica.

Siluetas con un marcado corte inferior. Con sus potentes bridas de la carrocería laterales, un marcado corte inferior como línea de carácter (a la altura de las manillas de las puertas), la batalla significativamente mayor y las largas zonas de las ventanillas, el Passat Variant muestra un dinamismo y una elegancia propios. En la parte delantera y trasera, la línea de carácter y el diseño de la superficie sobre los pasos de rueda forman poderosos hombros en la esbelta silueta. Los llamativos pilares D se integran en esta imagen deportiva, inclinándose más hacia delante e irradiando más dinamismo. Bajo los pasos de rueda ligeramente ensanchados, unas llantas de hasta 19 pulgadas² conectan el Passat Variant con la carretera.

Sección trasera con nueva barra transversal LED. Al igual que las secciones frontal y lateral, la parte trasera del nuevo Passat también se ha diseñado limpia y poderosa. Por primera vez en esta serie de modelos, los grupos ópticos traseros LED continuos enfatizan la anchura de la carrocería y, con su nueva firma luminosa en 3D, aparecen cristalinos y técnicos. Funcionalmente, los elementos LED ofrecen un efecto de señalización óptimo. En la zona superior del portón trasero, destacan el gran espóiler del borde del techo y los deflectores de aire laterales en los pilares D. En conjunto, estos elementos aerodinámicos reducen las turbulencias en la zona trasera y, por tanto, junto con un difusor bajo el paragolpes, contribuyen a un menor consumo de energía y a una mayor autonomía. En el propio paragolpes, destaca una ancha y robusta barra transversal de plástico situada muy por debajo, que con sus reflectores colocados en el exterior acentúa la anchura del Passat Variant.

Mínima resistencia al aire para una máxima eficiencia. El nuevo Passat Variant es un cinco plazas con hasta 1.920 litros de maletero. Y, sin embargo, su aerodinámica es mejor que la de la mayoría de los deportivos. Con un coeficiente aerodinámico de 0,25 (en su predecesor de 0,31), es el mejor jamás alcanzado en un VW Variant. La aerodinámica contribuye significativamente a que el nuevo Passat Variant sea aún más eficiente y rentable, parámetros de gran importancia para un vehículo comercial de éxito como este Volkswagen.



Información para la prensa

La forma sigue a la función. Los mejores valores aerodinámicos del nuevo Passat Variant se han conseguido gracias a la forma óptima de la carrocería, la puesta a punto hasta el último detalle y las características técnicas aerodinámicas. Entre los detalles técnicos se incluye una persiana del radiador controlada eléctricamente que proporciona refrigeración en función de las necesidades. La puesta a punto aerodinámica también se encuentra en todas partes: en la sección delantera, las molestas turbulencias de aire se minimizan mediante las denominadas cortinas de aire en el paragolpes; las corrientes de aire dirigidas aquí fluyen de forma óptima alrededor de las ruedas delanteras y refrigeran los frenos. Además, los bajos del vehículo hasta el difusor trasero se han integrado minuciosamente en la aerodinámica. Los nuevos retrovisores exteriores tienen una superficie especialmente reducida de contacto con el viento. En la parte trasera, los deflectores de aire en los pilares D, junto con el espóiler del borde del techo, reducen las turbulencias de aire. Los afilados bordes rasgados de los grupos ópticos traseros y el paragolpes, así como las llantas pulidas aerodinámicamente, perfeccionan el comportamiento del flujo de aire.

EL NUEVO INTERIOR

MIB4 de uso intuitivo. La arquitectura interior del nuevo Passat Variant implementa de forma consecuente los comentarios de los clientes de Volkswagen. El objetivo era un manejo intuitivo. Por ello, la serie cuenta con un "Digital Cockpit" (cuadros digitales configurables) de desarrollo completamente nuevo y un sistema de infotainment igualmente nuevo: ambas pantallas forman juntas los elementos centrales del sistema modular de infotainment de cuarta generación (MIB4) a bordo del Passat en un eje visual. Los detalles: la nueva pantalla de infotainment de serie mide 285,6 x 160,6 mm (12,9 pulgadas/1.920 x 1.080 píxeles). Opcionalmente, o en función del equipamiento, puede configurarse una pantalla de 332,07 x 185,79 mm (15 pulgadas/2.240 x 1.260 píxeles). La pantalla, que es ópticamente independiente y está inclinada hacia el conductor, presenta una estructura gráfica y de menús de nuevo desarrollo, fácil de usar e intuitiva. Muchos de los ajustes del sistema también pueden controlarse a través de un nuevo sistema de manejo por voz natural (IDA). Los cuadros situados frente al conductor tienen una diagonal de pantalla de 260 mm (10,25 pulgadas/1.280 x 480 píxeles). Gracias a un nuevo revestimiento de la superficie (que evita reflejos y deslumbramientos), el puesto de conducción se integra plano en el tablero de instrumentos al estilo de una gran pantalla, ya que no es necesaria una superestructura para sombreadarlo.

Nuevo Head-up Display en el parabrisas². Otro componente del MIB4, también de nuevo desarrollo para el Passat Variant, es el Head-up Display, que proyecta la información más importante para el conductor mediante el parabrisas en el espacio virtual situado delante del vehículo. Anteriormente, se utilizaba un Head-up Display más sencillo con una superficie de proyección retráctil.

Nuevo conmutador combinado en la columna de dirección. El tablero de instrumentos discurre en línea recta sobre un plano horizontal; su diseño es de alta calidad y resulta claro. La consola central ofrece más espacio para guardar objetos, ya que la palanca de cambios se maneja ahora a través de un intuitivo conmutador combinado en la



Información para la prensa

columna de dirección (a la derecha), similar al de los modelos ID.7 e ID. Buzz: girando hacia adelante a "D" para avanzar; hacia atrás a "R", para retroceder, y presionando lateralmente para activar el freno de estacionamiento. Y como en el ID.7, por ejemplo, el Passat también incorpora un nuevo conmutador combinado en la columna de dirección multifuncional, en el lado izquierdo, para las funciones de intermitentes y limpiacristales.

Más espacio y alta calidad. El interior del nuevo Passat Variant ofrece aún más espacio que su ya generosamente proporcionado predecesor. La mayor batalla, por ejemplo, aumenta el espacio máximo para las piernas en 50 mm hasta los 947 mm. El volumen del maletero (carga hasta la altura de los respaldos de los asientos traseros) aumenta en 40 hasta los 690 litros. Con el asiento trasero abatido, el volumen aumenta incluso en 140 hasta los 1.920 litros. Los nuevos materiales de alta calidad, los asientos de nuevo desarrollo y la eficaz insonorización han elevado simultáneamente el valor y el confort a un nuevo nivel. Especialmente en combinación con un paquete acústico de nuevo diseño², a bordo del Passat Variant se crea una atmósfera acústica que suele resultar más familiar en las clases media alta y de lujo. Además del parabrisas acústico de serie, este incluye un doble acristalamiento con película acústica para las ventanillas de la primera y la segunda fila de asientos.

Nuevos asientos ergoActive² con masaje y climatización. Como opción, el Passat Variant estará disponible con los nuevos asientos delanteros ergoActive. Disponen de ajuste eléctrico (hasta 14 posiciones en función del modelo y el equipamiento), así como funciones de masaje y climatización. Características: un ajuste lumbar neumático de 4 posiciones y, en función del equipamiento, un masaje neumático de 3 o 10 puntos de presión en los respaldos de los asientos. También disponen de calefacción y ventilación del asiento. Los asientos de cuero y con masaje lumbar², de aún mayor calidad, también tienen climatización automática. Además de los ajustes individuales, el conductor y el acompañante pueden activar un modo automático: los sensores de temperatura y humedad de los asientos detectan la necesidad de refrigeración y/o calefacción, y regulan la climatización en consecuencia.

LA NUEVA GAMA DE MOTORES

eHybrid, eTSI, TSI, TDI, DSG. El Passat Variant estará disponible con siete tipos de propulsión diferentes: un motor de gasolina de hibridación ligera (eTSI) nuevo en el Passat, dos nuevas propulsiones híbridas enchufables (eHybrid), tres motores turbodíesel (TDI) y dos motores turbo de gasolina (TSI). Todos los motores están acoplados de serie a un cambio de doble embrague (DSG). El eTSI (1.5 TSI evo2) desarrolla una potencia de 110 kW (150 CV)¹. Los dos nuevos modelos eHybrid ofrecen potencias del sistema de 150 kW (204 CV)¹ y 200 kW (272 CV)¹. Los dos TSI de la serie de motores EA888 evo4 envían al DSG potencias máximas de 150 kW (204 CV)¹ y 195 kW (265 CV)¹. Los tres motores TDI de la serie EA288 evo producen 90 kW (122 CV)¹, 110 kW (150 CV)¹ y 142 kW (193 CV)¹. El TSI de 195 kW¹ y el TDI de 142 kW¹ de potencia se lanzarán siempre con tracción total permanente 4MOTION. Las nuevas propulsiones híbridas en detalle:



Información para la prensa

eHybrid con gran autonomía eléctrica. Los híbridos enchufables han sido completamente rediseñados. Como se ha descrito, ofrecen una potencia del sistema de 150 kW (204 CV)¹ y 200 kW (272 CV)¹. Gracias al cambio a un motor turbo de gasolina de alta tecnología de 1,5 litros (1.5 TSI evo2, antes 1.4 TSI) y a una nueva batería de 19,7 kWh (neta/predecesora: 10,6 kWh), Volkswagen prevé que con el Passat Variant eHybrid serán posibles autonomías eléctricas de aproximadamente 100 km (en función del equipamiento). Esto convierte a ambos Passat Variant eHybrid en vehículos eléctricos para la mayoría de los trayectos diarios promedio. En caso necesario, se conecta el 1.5 TSI, lo que aumenta la autonomía hasta unos 1.000 km con la batería llena y el depósito de 45 litros lleno. La batería se carga ahora en la estación de carga doméstica y en otros puntos de carga de CA con 11 kW en lugar de los 3,6 kW anteriores. Además, como novedad, los dos Passat Variant eHybrid también se recargarán en los puntos de carga rápida de CC con una potencia de carga de hasta 50 kW. El 1.5 TSI del nuevo Passat es un motor de alta tecnología con geometría variable del turbocompresor (VTG) y el ciclo de combustión TSI-evo, altamente eficiente y económico.

Nueva propulsión híbrida ligera (eTSI). La propulsión híbrida ligera (eTSI) que se ofrece por primera vez en el Passat tiene una potencia de 110 kW (150 CV)¹. De nuevo, se trata del motor de cuatro cilindros y 1,5 litros (1.5 TSI evo2), que en este caso también cuenta con gestión de cilindros activa automática (ACTplus). Como propulsión híbrida ligera, el motor de gasolina está acoplado a una batería de iones de litio de 48 V y a un alternador de arranque por correa de 48 V. El 1.5 eTSI ofrece un rendimiento de arranque especialmente bueno y una gran eficiencia, ya que el motor se desactiva por completo una y otra vez gracias a los componentes eléctricos. En estas fases, el Passat se desplaza sin emisiones por parte del motor.

Todas las versiones de propulsión de un vistazo:

Sistema de motor	Potencia en kW/CV	Caja de cambios	Clase de propulsión
Híbrido enchufable			
eHybrid ¹	150/204	6 marchas eDSG	Delantera
eHybrid ¹	200/272	6 marchas eDSG	Delantera
Híbrido ligero			
1.5 eTSI ¹	110/150	DSG de 7 marchas	Delantera
Motor turbo de gasolina			
2.0 TSI ¹	150/204	DSG de 7 marchas	Delantera
2.0 TSI 4MOTION ¹	195/265	DSG de 7 marchas	4MOTION
Turbodiesel			
2.0 TDI ¹	90/122	DSG de 7 marchas	Delantera
2.0 TDI ¹	110/150	DSG de 7 marchas	Delantera
2.0 TDI 4MOTION ¹	142/193	DSG de 7 marchas	4MOTION



Información para la prensa

EL NUEVO TREN DE RODAJE ADAPTATIVO

"DCC Pro"². La plataforma modular transversal evo constituye la base de una nueva generación de tren de rodaje para el Passat Variant. Además de numerosas medidas individuales, Volkswagen ha desarrollado una nueva generación del tren de rodaje adaptativo "DCC" para el superventas: el "DCC Pro" opcional. Además, el Passat está equipado por primera vez con un gestor de dinámica de conducción. Controla las funciones de los bloqueos electrónicos del diferencial (XDS) y los componentes dinámicos laterales de los amortiguadores regulados en el caso del "DCC Pro"². Las intervenciones en los frenos específicas para cada rueda y un cambio selectivo de la rigidez de los amortiguadores hacen que las características de manejo sean más neutras, estables, ágiles y precisas. También aportan mejoras generales de rendimiento el aumento de la rigidez de la caída y la mayor fuerza lateral de dirección del eje trasero de cuatro brazos oscilantes (mayor estabilidad del eje trasero y, por tanto, mayor seguridad), una nueva puesta a punto de la dirección asistida electromecánica, así como nuevos amortiguadores y barras estabilizadoras.

LA NUEVA GAMA DE EQUIPAMIENTOS

Equipamiento básico con una potente gama de serie. El nuevo Passat se lanzará en las cuatro versiones de equipamiento "Passat", "Business", "Elegance" y "R-Line"; todas ellas se han mejorado notablemente en comparación con su predecesor. Incluso el equipamiento básico "Passat" cuenta con elementos como las nuevas pantallas del MIB4, el sistema de alerta Car2X, App Connect (integración de Apple y Android), climatizador automático, puertos USB-C con capacidad de carga de 45 vatios (delante), una barra longitudinal del techo (en negro) y numerosos sistemas de asistencia a bordo. Entre estos sistemas se incluyen el "ACC" (control de crucero adaptativo); el "Side Assist" (asistente de cambio de carril), el "Front Assist" (asistente de frenada de emergencia), el "Lane Assist" (sistema de aviso de salida del carril), el asistente de giro, una ayuda a la entrada y salida del aparcamiento (señales de advertencia acústicas y visuales de obstáculos en las zonas delantera y trasera), el "Rear View" (sistema de cámara de marcha atrás) y el sistema de detección de señales de tráfico a través de la cámara delantera a bordo. También de serie: faros LED y grupo óptico trasero LED.

"Business²" para conductores habituales. El Passat Variant es uno de los coches de negocios con más éxito de Europa. Volkswagen vuelve a tenerlo en cuenta con la línea de equipamiento "Business". Desde el exterior, este Passat se reconoce por los elegantes marcos cromados de las ventanillas, una barra longitudinal del techo anodizada en plata y los elementos cromados en la parte delantera y trasera. También se han instalado cristales oscuros de privacidad en las ventanillas traseras. En el interior, el Passat Variant Business cuenta, entre otras cosas, con tapizados de las banquetas individualizados en ArtVelours, apliques interiores propios, asientos parcialmente eléctricos con función de masaje, un puerto USB-C adicional de 45 vatios en la parte trasera y climatizador automático de 3 zonas. Otros sistemas de asistencia también mejoran el confort y la seguridad. Entre ellos se incluyen la conexión automática de las luces de conducción ("Light Assist"), el aparcamiento asistido ("Park



Información para la prensa

Assist") y el "Travel Assist" (conducción semiautomatizada). También de serie en el mercado alemán: el nuevo asistente de voz, IDA.

"Elegance²" y "R-Line²" como versiones superiores. Volkswagen ha situado las versiones "Elegance" y "R-Line" por encima de la línea de equipamiento "Business". En función de los gustos, el Passat Variant puede equiparse con elementos aún más refinados ("Elegance") o más dinámicos ("R-Line"). En comparación con la "Business", ambas líneas combinan detalles de equipamiento adicionales como una nueva generación de faros Matrix LED "IQ.LIGHT", grupo óptico trasero LED con parpadeo del intermitente animado, calefacción de los asientos y el masaje de los asientos ampliado (doce en lugar de tres elementos de masaje neumático), el sistema de cierre y arranque sin llave "Keyless Access", accionamiento eléctrico del portón trasero con "Easy Open/Easy Close", iluminación ambiental más completa y manejo por voz para todos los mercados. Además, ambos modelos llevan a bordo el nuevo "Park Assist Plus con función de memoria" y el asistente de luz de carretera "Dynamic Light Assist". En el Passat Variant R-Line se usan asientos deportivos con apoyacabezas integrados. La parte delantera y trasera del Passat Variant R-Line también presentan el diseño deportivo "R". Otras particularidades incluyen llantas de aleación específicas de 17 pulgadas para el Passat Variant Elegance y llantas de aleación de 18 pulgadas en el caso de la versión "R-Line". Además, todos los modelos Passat serán personalizables con solo unos clics a través de una gama completamente nueva de paquetes de equipamiento.



Información para la prensa

La MQB evo: las nuevas tecnologías del Passat al detalle

Evolución de un superventas: la MQB evo aporta los elementos básicos del progreso

- La plataforma modular transversal MQB representa tecnologías innovadoras, conceptos de propulsión flexibles y sinergias aplicables a todos los vehículos
- La última etapa evolutiva de la plataforma modular transversal lleva características progresistas de alta tecnología, como el "DCC Pro", a bordo del Passat Variant.
- Con unos 100 km de autonomía eléctrica y la carga rápida con CC de 50 kW, los dos nuevos híbridos enchufables tienden un nuevo puente hacia el mundo de la movilidad eléctrica.
- La nueva propulsión híbrida ligera, con el económico sistema de 48 voltios, convierte la energía cinética en energía eléctrica y permite la desconexión temporal del motor
- Los nuevos cuadros digitales y la nueva generación de infotainment se funden en un puesto de conducción de manejo intuitivo.

Matriz de tecnologías MQB de última generación. La MQB evo es una matriz de módulos tecnológicos de última generación que encajan perfectamente entre sí. Volkswagen ha utilizado estos módulos como base para desarrollar el nuevo Passat Variant y el Tiguan, así como una actualización para el Golf. El lujoso valor de sus interiores, una nueva e intuitiva arquitectura de infotainment, una nueva generación de propulsiones híbridas enchufables con largas autonomías eléctricas de unos 100 km y la nueva función de carga rápida de CC, así como unas suspensiones altamente confortables redondean lo que los conductores esperan de Volkswagen.

La MQB evo hace que la alta tecnología sea más asequible. Quienes opten por el nuevo Passat Variant (Generación IX), el nuevo Tiguan (Generación III) o el nuevo Golf (actualización Generación VIII) se beneficiarán de los claros efectos escalables de la plataforma modular transversal, ya que a bordo de estos Volkswagen se utilizan innumerables sistemas nuevos cuyos costes de desarrollo se reparten entre todas las series MQB. De este modo, Volkswagen hace que las innovaciones sean más asequibles y estén disponibles para cientos de miles de conductores de todo el mundo.

TDI, TSI, eTSI y eHybrid. Una particularidad general de la MQB es el hecho de que todos los tipos de propulsión habituales pueden realizarse en una sola serie: motores diésel, motores de gasolina, sistemas híbridos ligeros y enchufables, e incluso versiones puramente eléctricas, como demuestra el e-Golf (Generación VII). Todos los modelos de MQB tienen tracción delantera o, según la versión y la etapa de potencia, tracción total. El nuevo Passat Variant y el nuevo Tiguan, así como la actualización del Golf actual, estarán disponibles con motores turbodiésel (TDI), motores turbo de gasolina (TSI), motores turbo de gasolina de hibridación ligera (eTSI) y sistemas híbridos enchufables (eHybrid).



Información para la prensa

Nuevo infotainment MQB y MEB. Durante el desarrollo, Volkswagen no solo ha aprovechado el potencial de la plataforma modular transversal, sino también el potencial global de la marca y del Grupo. Esto también reduce los costes y permite acceder a tecnologías de otras series de modelos. Por ello, la MQB evo está equipada deliberadamente con interfaces para las demás plataformas modulares de la marca y del Grupo, con el fin de poder aprovechar los efectos de escala. Esta compatibilidad queda claramente demostrada, por ejemplo, con el nuevo sistema modular de infotainment de cuarta generación: los gráficos, la estructura de menús y la filosofía de funcionamiento del MIB4 son similares (con las correspondientes sinergias) a sus homólogos de los nuevos ID.4, ID.5 e ID.7 (modelos MEB).

MQB: de los coches pequeños a los grandes SUV estadounidenses. La plataforma modular transversal da forma a la marca y al Grupo como ninguna otra. Los dos primeros modelos de MQB fueron el VW Golf (Generación VII) y el Audi A3 (Generación III) en 2012. Sobre esta base llegó a finales de 2014 el primer Passat (Generación VIII), el Touran (Generación II) a mediados de 2015 y después, el Tiguan (Generación II) a principios de 2016. Todos los Volkswagen con plataforma modular transversal comparten, entre otras cosas, series comunes de motores y cajas de cambios con una posición de montaje uniforme, una arquitectura idéntica del tren de rodaje, y componentes comunes como la tracción total, los climatizadores, los volantes, el infotainment y los sistemas de asistencia. También hay sinergias en la producción, ya que es posible fabricar una gran variedad de series MQB en paralelo en una sola planta. Al mismo tiempo, el diseño modular ofrece una gran libertad para variar, por ejemplo, las batallas, los anchos de vía o el espectro de potencia de los motores. Esto permite desarrollar hoy en día, sobre la base de la MQB, vehículos Volkswagen tan diferentes como el compacto Polo o el gran SUV estadounidense Atlas.

CONDUCCIÓN ELÉCTRICA - EHYBRID CON BATERÍA DE GRAN TAMAÑO

eHybrid con 150 kW¹ y 200 kW¹. Volkswagen ha rediseñado ampliamente el eHybrid con una nueva batería más grande y eficiente, una mayor capacidad de carga y el 1.5 TSI evo2, utilizado por primera vez para modelos híbridos enchufables. En la versión básica, este motor turbo de gasolina de alta tecnología desarrolla una potencia de 110 kW (150 CV)¹ como motor de gasolina para la propulsión eHybrid y permite así alcanzar una potencia del sistema de 150 kW (204 CV)¹ en combinación con el motor eléctrico de 85 kW (115 CV) en su máximo. Opcionalmente, está disponible la versión superior del motor con 130 kW (177 CV)¹, que junto con el motor eléctrico genera una potencia del sistema de 200 kW (272 CV)¹. La versión de 150 kW¹ desarrollará un par del sistema de 350 Nm; en el caso de la versión de 200 kW¹, es de 400 Nm. La potencia máxima del sistema y el par máximo del sistema no son los valores sumados del 1.5 TSI evo2 y del motor eléctrico, sino valores máximos controlados a través del sistema electrónico en lo que respecta a la máxima eficiencia. Los componentes de los nuevos híbridos enchufables en detalle:

1.5 TSI evo2 con 110 kW¹ y 130 kW¹. La propulsión de híbrido enchufable consta de dos componentes: el motor eléctrico y el motor turbo de gasolina. El anterior 1.4 TSI se sustituye por el 1.5 TSI evo2. El evo2 se caracteriza por numerosas características de



Información para la prensa

alta tecnología. Entre ellas se incluyen el ciclo de combustión TSI-evo y un turbocompresor VTG (geometría de turbina variable). La combinación del ciclo de combustión TSI-Miller y el turbocompresor VTG son una característica técnica diferenciadora en el campo de los motores de gasolina de gran cilindrada. Una novedad no es solo el hecho de que el 1.5 TSI evo2 se utilice por primera vez para un híbrido enchufable, sino también el debut de la etapa de mayor potencia del motor con 130 kW¹. Hasta ahora, solo estaba disponible en la versión de 110 kW¹ y en una variante de 96 kW (130 CV)¹; esta última se utiliza en el Golf, entre otros, y a partir de ahora también en el nuevo Tiguan.

El ciclo Miller aumenta la eficiencia. El ciclo de combustión TSI-evo ya conocido del primer 1.5 TSI evo se mantiene en la generación TSI-evo2. Además de optimizar la refrigeración de la cámara de combustión, el factor decisivo es la simbiosis del ciclo Miller (cierre anticipado de las válvulas de admisión con alta compresión) y la sobrealimentación VTG. La mezcla de gasolina y aire circula a λ 1 en todo el rango de funcionamiento del motor; de este modo, el TSI no funciona ni demasiado rico (exceso de gasolina) ni demasiado pobre (exceso de oxígeno), ya que el combustible se quema de forma completa y limpia. Gracias a este ciclo de combustión, el eficiente 1.5 TSI evo2 funciona con un grado de eficiencia muy elevado. Esto reduce el consumo y las emisiones. Otros parámetros técnicos son la inyección a alta presión de hasta 350 bar, las paredes de cilindro con recubrimiento al plasma (menor fricción interna) y los pistones con canales de refrigeración fundidos (optimización de la combustión). Ambas versiones híbridas enchufables del 1.5 TSI desarrollan su máxima potencia entre las 5.500 y 6.000 rpm y su par máximo de 250 Nm entre las 1.500 y 4.000 rpm.

Motor eléctrico con 85 kW y cambio DSG de 6 marchas. Volkswagen utiliza una avanzada propulsión híbrida en sus modelos MQB: la DQ400e evo. En este cambio DSG especial de 6 marchas está integrado el motor eléctrico. El motor eléctrico, con la designación HEM80evo desarrolla una potencia de 85 kW (115 CV) y un par máximo de 330 Nm como se ha descrito. El motor eléctrico forma una unidad compacta junto con la nueva DQ400e evo.

Batería de alto voltaje de 19,7 kWh. Los nuevos modelos híbridos enchufables de la MQB permitirán, según las previsiones, autonomías eléctricas de unos 100 km. Anteriormente, la autonomía se situaba entre 50 y 80 km. El significativo aumento de la autonomía se consigue gracias a una nueva batería de alto voltaje. Su capacidad energética neta ha aumentado de 10,6 a 19,7 kWh en comparación con sus predecesores. La batería está equipada con una nueva tecnología de celdas para los 96 módulos y refrigeración externa por líquido. Como la batería de iones de litio también está situada delante del eje trasero, la interacción con la tracción delantera (motor eléctrico, DSG, TSI) da como resultado una distribución equilibrada del peso.

Gestión de energía y carga con hasta 50 kW. El flujo de energía entre la batería y el motor eléctrico se gestiona mediante un nuevo módulo electrónico de potencia. Transforma la corriente continua (CC) de la batería en corriente alterna (CA) para el motor eléctrico. Además, la red de a bordo de 12 V se alimenta mediante un transformador CC/CC integrado. Gracias a un cargador, también nuevo, ahora es



Información para la prensa

posible cargar con hasta 11 kW en lugar de 3,6 kW en puntos de carga de CA como el Wallbox de casa. Esto significa que una batería descargada se carga de nuevo al 100 % en unas dos horas. Por primera vez, también es posible con los nuevos híbridos enchufables de VW recargar en estaciones de carga rápida de CC con hasta 50 kW. En este caso, una batería que se ha descargado al 10 % volverá a cargarse al 80 % en unos 25 minutos. Quienes salgan con la batería llena podrán cubrir de forma completamente eléctrica las típicas distancias de desplazamiento al trabajo de menos de 100 km.



Información para la prensa

CONDUCCIÓN EFICIENTE - eTSI CON SISTEMA DE 48 V

eTSI con 110 kW¹. No todos los conductores pueden cargar de forma privada o profesional. Pero incluso en estos casos, Volkswagen ofrece la opción de utilizar energía eléctrica con sus modelos de la plataforma modular transversal: electricidad a través de la conversión de la energía cinética, es decir, la potencia de recuperación de la energía de frenado de un coche. Esto es posible gracias a la propulsión híbrida ligera que se encuentra en el Passat, el Tiguan y el Golf: el eTSI. Al igual que en los nuevos modelos híbridos enchufables (eHybrid), el 1.5 TSI evo2 también constituye el centro técnico de la propulsión. El eTSI está acoplado a una batería de iones de litio de 48 V y a un alternador de arranque por correa de 48 V, que proporciona 15 kW de potencia y 25 Nm de par. Por un lado, el sistema de 48 V actúa como una especie de refuerzo eléctrico y ofrece así un rendimiento de arranque muy bueno. Al mismo tiempo, esta tecnología permite desconectar por completo el 1.5 TSI evo2, lo que posibilita el desplazamiento por inercia y la conducción eléctrica temporal. El eTSI va siempre acoplado a un cambio DSG de 7 marchas.

El eTSI al detalle. Además de características técnicas como el ciclo de combustión TSI evo y el cargador VTG, el 1.5 TSI evo2, con una fuerza de 250 Nm, como eTSI también está equipado con el avanzado sistema de gestión de cilindros activa ACTplus, en comparación con su homólogo utilizado en los modelos eHybrid. Mediante la ACTplus, dos de los cuatro cilindros del motor se desactivan con la mayor frecuencia posible, en función de la situación. Por diseño, el segundo y el tercer cilindro se desconectan de la alimentación de combustible con cargas y regímenes bajos y medios. La eficiencia aumenta en los cilindros activos, mientras que los cilindros pasivos funcionan casi sin pérdidas. Cuando se pisa de nuevo el acelerador, vuelven a activarse inmediatamente. En comparación con la primera generación 1.5 TSI-evo, esta desconexión y conexión de los cilindros se ha vuelto a mejorar para garantizar un funcionamiento suave del motor. De hecho, la conmutación se produce de forma casi imperceptible.

El sistema de 48 V en detalle. El sistema de 48V se ha diseñado para ahorrar combustible. En función del estilo de conducción y de las condiciones ambientales, este ahorro puede ser de alrededor de medio litro por 100 km. Sobre la funcionalidad técnica: la tecnología de 48 V, con secciones transversales de cable más pequeñas que en los sistemas de alto voltaje, una batería compacta y un bajo peso reducido, permite la transmisión de potencias eléctricas más altas. En comparación con los vehículos con técnica pura de 12 V, esto permite recuperar una cantidad de energía significativamente mayor durante el frenado o la recuperación energética. La energía almacenada en la batería de iones de litio de 48 V se utiliza para accionar el alternador de arranque por correa de 48 V y para alimentar la red de a bordo de 12 V a través de un transformador CC/CC. El alternador de arranque por correa refrigerado por agua asume el papel del alternador y del motor de arranque. Al mismo tiempo, funciona como motor eléctrico compacto que aumenta el par motor sin retardo al arrancar. La fuerza del alternador se transmite por medio de la transmisión por correa. Asimismo, vuelve a arrancar durante la marcha el motor de combustión, que se desconecta tantas veces como resulte posible. El resultado final es que la propulsión híbrida ligera de 48 V combina unos valores bajos de consumo y emisiones con un rendimiento de arranque muy bueno en el funcionamiento diario.



Información para la prensa

CONDUCCIÓN POTENTE - TSI, TDI Y 4MOTION

4MOTION aún más comfortable. En el Passat Variant, los motores turbo de gasolina de 2,0 litros de la serie EA888 evo4 desarrollan una potencia de 150 kW (204 CV)¹ y 195 kW (265 CV)¹. La versión de 150 kW transmite la fuerza de máximo 320 Nm mediante el DSG a las ruedas delanteras, la versión de 195 kW, de un máximo de 400 Nm mediante el DSG a la tracción total. Volkswagen ofrecerá el actual turbodiesel de la serie EA288 evo de 2,0 litros en el Passat Variant en tres etapas de potencia: con 90 kW (122 CV)¹ y 320 Nm de par máximo, con 110 kW (150 CV)¹ y 360 Nm, así como con 142 kW (193 CV)¹ y 400 Nm. Los dos motores 2.0 TDI de 90 kW¹ y 110 kW¹ son de tracción delantera; la versión de 142 kW¹ está acoplada de serie al sistema de tracción total 4MOTION. Volkswagen ha desarrollado un nuevo péndulo centrífugo para el sistema 4MOTION que neutraliza las vibraciones y perfecciona el confort acústico. Además, los modelos MQB-evo utilizan el último acoplamiento 4MOTION en el eje trasero, que cuenta con una gestión inteligente de la energía: cuando se circula con remolque, por ejemplo, se activa automáticamente el perfil de conducción "Remolque" para controlar de forma óptima la distribución de la potencia entre los ejes delantero y trasero. Con tracción total, el nuevo Passat está diseñado para masas remolcables máximas técnicamente admisibles de hasta 2.200 kg.

CONDUCCIÓN ACTIVA - DCC PRO² Y GESTOR DE DINÁMICA DE CONDUCCIÓN COMO RED

tren de rodaje controlado electrónicamente. La plataforma modular transversal evo constituye la base de una nueva generación de tren de rodaje. Además de numerosas medidas individuales, Volkswagen ha desarrollado una nueva generación del tren de rodaje adaptativo "DCC" para su superventas: el "DCC Pro" opcional ². Además, los nuevos Passat Variant y Tiguan -al igual que el Golf antes que ellos- están equipados ahora con un gestor de dinámica de conducción. El sistema controla las funciones de los bloqueos electrónicos del diferencial (XDS) y los componentes dinámicos laterales de los amortiguadores regulados en el caso del "DCC Pro". Gracias a las intervenciones en los frenos específicas para cada rueda y un cambio selectivo de la rigidez de los amortiguadores del gestor de dinámica de conducción, las características de manejo son más neutras, estables, ágiles y precisas. La arquitectura básica de los trenes de rodaje está formada por un eje delantero MacPherson y un eje trasero de cuatro brazos oscilantes perfeccionado.

La función básica "DCC". Lo siguiente se aplica tanto a la nueva y como a la anterior "DCC": la amortiguación de regulación electrónica reacciona permanentemente a las características de la carretera, así como a la situación de conducción correspondiente, teniendo en cuenta parámetros como los procesos de dirección, frenado y aceleración. para cada rueda, se calcula la amortiguación ideal en fracciones de segundo y se ajusta en los amortiguadores. El conductor también tiene la opción de ajustar la "DCC" individualmente de muy comfortable a muy deportiva. Los componentes dinámicos transversales de la suspensión adaptativa se coordinan a través del gestor de dinámica de conducción y se optimizan gracias a ello. De este modo, la suspensión adaptativa,



Información para la prensa

junto con el gestor de dinámica de conducción, ofrece siempre un confort de conducción óptimo con la mejor dinámica de marcha.

La suspensión adaptativa "DCC Pro" en detalle. La nueva "DCC Pro" mejora aún más la alianza entre la suspensión adaptativa y el gestor de dinámica de conducción. En comparación con la conocida DCC con los amortiguadores habituales de una válvula, los amortiguadores de la nueva "DCC Pro" están equipados con dos válvulas. Estos van acompañados de un algoritmo de control adaptado para el control separado del rebote y la compresión. El funcionamiento más rápido de los amortiguadores de 2 válvulas permite una conexión mejor y más suave de la carrocería con el tren de rodaje y, al mismo tiempo, gracias al control aún más preciso de las etapas de rebote y compresión, una dinámica de marcha optimizada. Hasta ahora, los amortiguadores de 2 válvulas solo se habían implementado junto con los ejes multibrazo en las clases superior y de lujo; la integración en los brazos telescópicos McPherson es nueva. La nueva suspensión adaptativa "DCC Pro" aumenta significativamente la amplitud de las características dinámicas y de confort. Gracias a su combinación, el conductor experimentará una experiencia de conducción muy agradable y segura incluso sobre carreteras en mal estado. Al mismo tiempo, la reducción de las vibraciones se traduce en una nivelación extremadamente confortable de la carrocería.

CONDUCCIÓN ASISTIDA - PARK ASSIST

"Park Assist Plus" y "Park Assist Pro". Los nuevos Passat Variant, Tiguan y Golf se lanzarán al mercado con una gama aún más completa de sistemas de asistencia de última generación. Como novedad, se presenta el abanico de sistemas de asistencia al aparcamiento. Este incluye, en función de la serie y la versión de equipamiento, opcionalmente o de serie, el "Park Assist Plus"², el "Park Assist Pro"² y la función de memoria para el "Park Assist Pro"². El "Park Assist Plus" es un sistema conocido también de otros Volkswagen. Permite aparcar y desapparcar en línea o en batería de forma asistida. Los modelos VW se encargan de la aceleración, el frenado y la dirección. Si el coche está equipado con "Park Assist Pro", el conductor también puede aparcar y desapparcar el VW desde el exterior en las mismas situaciones. El conductor controla el proceso a través de una aplicación con el smartphone. Si el Volkswagen cuenta con la función de memoria para el "Park Assist Pro" a bordo, el sistema registra los últimos 50 metros recorridos y también la situación de aparcamiento. Una vez que el coche se ha detenido, se puede guardar la maniobra de aparcamiento. Cuando el Volkswagen llega de nuevo a esta ubicación —por ejemplo, al entrar en la plaza de aparcamiento de casa—, este se ofrece automáticamente a realizar la maniobra de aparcamiento. También es posible desapparcar de forma autónoma. El conductor puede guardar hasta cinco maniobras de aparcamiento.

Los sistemas de asistencia del nuevo Passat Variant de un vistazo:

- Función de frenada de emergencia al girar y sistema de asistencia para evitar obstáculos
- Asistente para maniobras con remolque "Trailer Assist"²
- Control de cruce adaptativo "ACC"
- Asistente de arranque en pendiente



Información para la prensa

- Ayuda de aparcamiento (señales de advertencia en caso de obstáculos en la zona delantera y trasera)
- Programa electrónico de estabilización con ayuda al control de la dirección, ABS, ASR, EDS, MSR y estabilización del conjunto tractor-remolque
- Asistente de conducción "Travel Assist"²
- Limitador de velocidad
- Sistema de detección del cansancio
- Sistema de frenado de emergencia "Front Assist" con detección de peatones y ciclistas
- Sistema de aparcamiento asistido "Park Assist Pro"²
- Sistema de aparcamiento asistido "Park Assist Pro con función de memoria"²
- Sistema de aparcamiento asistido "Park Assist Plus"²
- Protección proactiva de los ocupantes
- Asistente de marcha atrás "Rear View"
- Sistema de aviso de salida del carril "Lane Assist"
- Asistente de cambio de carril "Side Assist" con asistente de salida del aparcamiento y sistema de advertencia de apertura de puertas
- Sistema de visión periférica "Area View" inclusive "Rear View"²
- Sistema de reconocimiento de señales de tráfico

CONDUCCIÓN CON INFORMACIÓN - MANEJO INTUITIVO CON MIB4

El nuevo infotainment en detalle. La nueva central digital del MIB4 (sistema modular de infotainment de cuarta generación) es la pantalla táctil del sistema de infotainment. Se han rediseñado los gráficos, la disposición y la navegación por los menús. El objetivo era que el manejo fuera sencillo, intuitivo y personalizable. Para ello, la pantalla se dividió en dos barras táctiles -la "Top Bar" (superior) y la "Bottom Bar" (inferior)- y la pantalla inicial. La "Top Bar" y la pantalla de inicio pueden asignarse a los accesos directos favoritos del conductor dentro de una amplia gama. La Mientras que el conductor puede acceder a todas las funciones en forma de aplicaciones en la pantalla inicial, la "Top Bar" personalizada y la "Bottom Bar" estática permanecen en la pantalla como vista permanente. Esto simplifica considerablemente el manejo. Bajo la pantalla de infotainment también se encuentran los deslizadores táctiles retroiluminados, que sirven para configurar funciones como las temperaturas y el volumen.

"Top Bar". La barra superior -la "Top Bar"- tiene un nuevo acceso directo a la izquierda que permite al conductor acceder al menú principal con una visión general de todas las aplicaciones en cualquier momento con un solo clic. Al lado, se encuentra un botón para el nuevo "Car Control Center", que ofrece acceso directo a las funciones más importantes del vehículo, y que puede ser configurado individualmente por el conductor. Se puede acceder al menú principal y al "Car Control Center" en cualquier momento sin tener que cerrar la aplicación activa, lo que simplifica considerablemente el manejo. A la derecha del "Car Control Center" hay otros accesos directos que pueden asignarse libremente a las aplicaciones disponibles.



Información para la prensa

Pantalla inicial. La gran pantalla inicial situada en el centro combina el contenido de las aplicaciones más importantes en baldosas gráficas de diferentes tamaños. Además de contenidos clásicos como la navegación y el teléfono/medios de comunicación, las baldosas también ofrecen nuevas funciones como las sugerencias del nuevo asistente de voz. Si activa una de las opciones de menú de la "Top Bar" o de la "Bottom Bar", esta aplicación también se muestra en la pantalla inicial personalizable.

"Bottom Bar". La barra inferior de la pantalla –la "Bottom Bar"– contiene el acceso a las funciones de climatización y de los asientos, así como el botón Inicio en el centro de la barra, con el que el conductor puede volver en cualquier momento a la pantalla inicial central. De este modo, el menú del climatizador, los ajustes de temperatura para el conductor y el acompañante, así como las funciones de climatización configurables, están siempre disponibles con acceso directo.

Los cuadros digitales al detalle. Los últimos modelos de la plataforma modular transversal incorporan de serie los cuadros digitales. Con una diagonal de pantalla de 260 mm, son más grandes que el "Digital Cockpit" de los predecesores. Además, se han rediseñado los gráficos y se ha ampliado la gama de funciones. Mediante los botones correspondientes del volante multifunción, el conductor puede acceder a varias configuraciones gráficas básicas (vistas), a las que, a su vez, se pueden asignar funciones de forma individual. Estarán disponibles cuatro vistas: "Classic", "Progressive", "Navigation" y "R-Line". En lugar de "R-Line", el Golf dispondrá de vistas individuales como "GTI", "GTE" y "R".

"Classic". En esta "Vista" clásica, la pantalla cuenta con instrumentos circulares a izquierda y derecha (cuentarrevoluciones y velocímetro) y una zona en el centro con información sobre los sistemas de asistencia y la velocidad mostrada digitalmente. En el centro de los dos instrumentos circulares, el conductor también puede visualizar información como el consumo de combustible y la autonomía o la información de la mediateca.

"Progresista". Aquí los instrumentos circulares están ocultos; la información como el consumo de combustible y la autonomía o las indicaciones de la mediateca permanecen incrustadas en campos cuadrados. La disposición de la zona del centro del puesto de conducción no cambia en comparación con la vista "Classic".

"Navigation". Cuando el conductor cambia a esta "Vista", aparecen en la pantalla el mapa de navegación y la guía de ruta; además, se muestran indicaciones de giro e información sobre el tiempo de conducción y la distancia restantes. En este caso, la información de los sistemas de asistencia y la indicación digital de la velocidad se desplazan a la zona inferior de la pantalla.

"R-Line". La "Vista" más deportiva utiliza la misma estructura básica que la "Navigation": "R-Line". En este caso, en lugar del mapa de navegación, se activan en la zona superior una zona oscura y el logotipo "R", una recomendación de marcha y un cuentarrevoluciones de estructura horizontal.