

**Dossier de prensa**

**Nuevo Passat Alltrack**

Febrero de 2012

**Nota:**

Esta información de prensa, las fotografías y los vídeos correspondientes al nuevo Passat Alltrack están disponibles en internet en la dirección [www.comunicacion.volkswagen.es](http://www.comunicacion.volkswagen.es)

Las denominaciones TDI, TSI, DSG y Twincharger son marcas comerciales registradas de Volkswagen AG y otras empresas del Grupo Volkswagen en Alemania y en otros países.

Toda la información sobre equipamientos y datos técnicos contenida en esta carpeta de prensa se refiere al programa de modelos ofrecido en España. En otros países pueden existir discrepancias.

# Contenido

## En concreto

<b>Resumen del Passat Alltrack</b>	Página 03
------------------------------------	-----------

## Aspectos principales

<b>Motores y cajas de cambios</b>	Página 07
-----------------------------------	-----------

Motores de gasolina	Página 09
---------------------	-----------

Motores diésel	Página 10
----------------	-----------

Cajas de cambios	Página 12
------------------	-----------

<b>Tracción total, XDS y Programa Off-road</b>	Página 13
--	-----------

4MOTION	Página 13
---------	-----------

XDS	Página 14
-----	-----------

Programa de conducción <i>Off-road</i>	Página 15
--	-----------

<b>Chasis</b>	Página 17
---------------	-----------

<b>Equipamiento de serie y equipamiento especial</b>	Página 20
--	-----------

Equipamiento de serie	Página 20
-----------------------	-----------

Equipamiento específico	Página 22
-------------------------	-----------

Volkswagen Accesorios Originales	Página 24
----------------------------------	-----------

<b>Asistentes y sistemas dinámicos de conducción</b>	Página 26
--	-----------

Asistentes de conducción	Página 26
--------------------------	-----------

Sistemas dinámicos de conducción	Página 31
----------------------------------	-----------

## **Entre un turismo y un SUV**

### **Nuevo Passat Alltrack diseñado para trayectos On-road y Off-road**

Robusta versión deportiva con programa Off-road

TDI de 170 CV y TSI de 210 CV con tracción total 4MOTION de serie

- **Wolfsburg / Ellmau, febrero de 2012.** ¿Esquiador? ¿Aficionado a la vela? ¿Cazador? ¿Trotamundos? ¿Amante de un diseño del automóvil singular y destacado? Muchos conductores buscan un amplio, deportivo y versátil turismo con prestaciones de todoterreno. Volkswagen lanza al mercado la solución ideal enlazando el mundo de los turismos con el de los SUV para crear un nuevo modelo rápido, ahorrador, polifacético y apto para recorrer trayectos Off-road: el Passat Alltrack. En comparación con el conocido Passat Variant, el diseño de la nueva versión se caracteriza, entre otros detalles, por sus parachoques individuales y sus pasos de rueda y estribos ensanchados. Los diseñadores perfeccionaron algunas de las características de conducción claves para recorrer terrenos difíciles; los ángulos de rampa y de inclinación adaptados a los trayectos Off-road, una distancia al suelo claramente mayor y protecciones específicas en el frontal y en la zaga, convierten al Passat Alltrack en una verdadera alternativa para circular por terrenos no asfaltados. Las modificaciones del diseño exterior del Alltrack le confieren un carácter Off-road.
- **Alto par del motor.** El Passat Alltrack puede adquirirse con tracción delantera y tracción total (4MOTION). Independientemente del tipo de tracción que equie, el Passat Alltrack puede remolcar grandes cargas de hasta 2.200 kg, en función de la potencia del motor, y recorrer

rutas Off-road. Por esta razón, el nuevo Volkswagen equipa exclusivamente potentes motores turbo – 2 motores de gasolina (TSI) y 2 motores diésel (TDI). ¡El nuevo Passat Alltrack entrega un par máximo de entre 250 y 350 Nm! Ninguno de los 4 motores requiere más de 1.750 r.p.m. para alcanzar el rendimiento máximo.

- **Ahorrradores motores de 4 cilindros.** Los motores de gasolina del Volkswagen ofrecen potencias de 118 kW / 160 CV y 155 kW / 210 CV, mientras que las potencias de los 2 turbodiesel son de 103 kW / 140 CV y 125 kW / 170 CV. Los 2 TDI son versiones BlueMotion Technology, es decir, disponen del sistema “Start/Stop” y del sistema de recuperación de la energía de frenado. Las versiones Alltrack más potentes, el TDI de 170 CV y el TSI de 210 CV, equipan de serie el Sistema de Tracción Total Permanente ‘4MOTION’, el Diferencial Electrónico de Deslizamiento Limitado ‘XDS’ y el Cambio Automático de Doble Embrague ‘DSG’. Volkswagen ofrece el sistema de tracción total opcionalmente para el Passat Alltrack equipado con el TDI de 140 CV. Los 2 propulsores TDI son un ejemplo claro del grado de eficiencia que ofrecen los motores del Passat Alltrack en combinación con el sistema de tracción inteligente ‘4MOTION’: las tasas de consumo y de emisiones de CO<sub>2</sub> de la versión de 140 CV son de sólo 5,7 l/100 km y 150 g/km respectivamente, mientras que la versión de 170 CV ofrece tasas de consumo y de emisiones de CO<sub>2</sub> de 5,9 l/100 km y 155 g/km respectivamente.
- **Protección del motor.** El robusto protector de bajos (TWU), fabricado con chapa de acero, protege los motores del Passat Alltrack durante los trayectos por terrenos difíciles. El protector de bajos ‘TWU’ protege el motor, la caja de cambios, el cárter de aceite, el área frontal del sistema de escape y diversos tubos contra posibles daños.

- **Primer turismo Volkswagen con programa de conducción Off-road.** El programa de conducción Off-road, que se ofrece de serie en el Passat Alltrack, subraya la pertenencia del nuevo modelo al mundo de los turismos y de los SUV. Los asistentes y los sistemas dinámicos de conducción relevantes se adaptan a la conducción Off-road pulsando un botón. Algunos de estos sistemas son el 'ABS' (en superficies deslizantes como la grava, aumenta los intervalos de actuación para facilitar la deceleración de forma más efectiva), el asistente de arranque en pendientes, el Sistema de Bloqueo de Diferencial Electrónico 'EDS' (reacciona más rápido para prevenir el derrape individual de las ruedas), la respuesta del acelerador (más adecuada para conducción Off-road) y el cambio 'DSG' (aumento de los puntos de cambio sin cambio automático a una marcha superior en el modo manual). Hasta ahora, los programas de conducción Off-road estaban destinados a modelos todoterreno como el Tiguan y el Touareg; con el Passat Alltrack, el sistema debuta por primera vez en un turismo convencional.
- **Parámetros de las prestaciones Off-road.** Las dimensiones de longitud de 4.771 mm y anchura de 1.820 mm del Passat Alltrack son exactas a las del Passat Variant, a pesar de haber sido ensanchados los pasos de rueda. Resulta interesante la comparación de los datos más relevantes para el modo de conducción Off-road: en comparación con el Passat Variant, la distancia al suelo aumenta de 135 a 165 mm y el ángulo de ataque de 13,5 a 16 grados delante y de 11,9 a 13,6 grados detrás. El ángulo de ataque es otro de los parámetros relevantes de la conducción por carreteras no asfaltadas, por ejemplo, al ascender una colina; en este sentido el ángulo de rampa mejora también aumentando de 9,5 a 12,8 grados.
- **El Alltrack aguanta lo que le echen.** El nuevo modelo puede transportar una carga máxima de hasta 656 kilos

(Alltrack de 103 kW / 140 CV). Las dimensiones del espacio de carga del Alltrack son: altura de carga: 0,72 metros, altura interior: 0,83 metros, ancho entre los pasos de rueda: 1 metro, ancho máximo del maletero: 1,3 metros. La superficie de carga del Passat Alltrack con la banqueta trasera plegada ofrece una longitud de 1,94 metros. El volumen de carga hasta el borde inferior de la ventana del nuevo modelo es de 603 litros. Si se aprovecha el espacio completo del maletero, es decir, hasta el techo y hasta el respaldo de los asientos delanteros, el volumen de carga aumenta a 1.731 litros, incluyendo los 90 litros del hueco de la rueda de repuesto. También existe la posibilidad de montar una red separadora detrás de la primera o de la segunda fila de asientos.

- **Detalles de equipamiento.** Junto con el programa de conducción Off-road, el asistente de arranque en pendientes y el asistente para el descenso de pendientes, un chasis adaptado especialmente al Alltrack y el diseño Off-road de la carrocería, el Passat Alltrack se caracteriza también por una serie de detalles de equipamiento específicos como: llantas de aleación ligera de 17 pulgadas del tipo “Valley” y el indicador de la presión de los neumáticos. Los marcos de las ventanas, las carcasas de los retrovisores exteriores y los perfiles embellecedores de la rejilla del radiador del Passat Alltrack son de “cromo mate”. Las barras del techo de serie son en plata anodizada. Las protecciones delantera y trasera con aspecto de aluminio, y los faros antiniebla son dos de los detalles exteriores incluidos también en el equipamiento de serie. Los embellecedores cromados de los tubos de escape son visibles desde el exterior (hasta 160 CV doble tubo de escape a la izquierda y, a partir de 170 CV, un tubo de escape a cada lado).
- **Interior del Alltrack.** El equipamiento interior del nuevo modelo se caracteriza, entre otros detalles, por perfiles de

los revestimientos de las puertas de acero fino con el emblema “ALLTRACK”, asientos confort con laterales interiores en Alcántara, aplicaciones interiores en “Plata Titanio”, pedales con aspecto aluminio y climatizador bizona automático. Sin embargo, lo que realmente distingue al Passat Alltrack es su equipamiento de seguridad sin concesiones que incluye, entre otros, el nuevo sistema Detector de Fatiga.

### Efficientes motores turbo

#### Dos motores de gasolina y 2 diésel con potencias de 140 a 210 CV

‘DSG’ y ‘4MOTION’ de serie para los TSI (gasolina) y TDI (diésel) más potentes

El TDI de 140 CV y tracción delantera más ahorrador sólo consume 5,2 l/100 km

**Wolfsburg / Ellmau, febrero de 2012.** El nuevo Passat Alltrack puede adquirirse con tracción delantera y tracción total (4MOTION). Independientemente del tipo de tracción que equipe, el Passat Alltrack puede remolcar grandes cargas y recorrer rutas Off-road. Por esta razón, el nuevo Volkswagen equipa exclusivamente potentes motores turbo – 2 motores de gasolina (TSI) y 2 motores diésel (TDI). El par máximo de los eficientes motores de 4 cilindros es de 250 a 350 Nm. Ninguno de los 4 motores requiere más de 1.750 r.p.m. para alcanzar la potencia máxima. De este modo, el Passat Alltrack está perfectamente dotado para resolver cualquier tipo de reto.

**De 140 a 210 CV.** Los 2 motores de gasolina del Volkswagen ofrecen potencias de 118 kW / 160 CV (1,8 litros de cilindrada) y 155 kW / 210 CV (2,0 litros de cilindrada). Los 2 turbodiésel ofrecen potencias de 103 kW / 140 y 125 kW / 170 CV con una cilindrada de 2,0 litros respectivamente. Las dos versiones TDI equipan de serie el paquete BlueMotion Technology (BMT), que incluye el sistema “Start/Stop” y el sistema de recuperación de la energía de frenado. Las versiones de gasolina disponen también del sistema de recuperación de la energía de frenado.

**Versiones de 170 y 210 CV con sistema ‘4MOTION’ de serie.** Las versiones Alltrack más potentes, el TDI de 170 CV y el TSI de 210 CV, salen de la planta de Emden, situada al norte de Alemania, equipadas de serie con el Sistema de Tracción Total Permanente



‘4MOTION’ y el Cambio Automático de Doble Embrague ‘DSG’. Volkswagen ofrece el sistema de tracción total opcionalmente para el Passat Alltrack equipado con el TDI de 140 CV.

**Consumo inferior a 6 l/100 km.** Los 2 motores TDI son un ejemplo claro del grado de eficiencia que ofrecen los motores del Passat Alltrack en combinación con el sistema de tracción inteligente ‘4MOTION’: las tasas de consumo y de emisiones de CO<sub>2</sub> de la versión de 140 CV son de sólo 5,7 l/100 km y 150 g/km respectivamente, mientras que la versión de 170 CV ofrece tasas de consumo y de emisiones de CO<sub>2</sub> de 5,9 l/100 km y 155 g/km respectivamente. Pero no sólo destacan por su eficiencia los motores diésel de inyección directa, sino también los de gasolina: el TSI de 160 CV sólo consume 7,7 l/100 km y el TSI de 210 CV 8,6 l/100 km. Resumen de las combinaciones de propulsión:

#### **Tracción frontal**

- 1.8 TSI – 118 kW / 160 CV (6 velocidades)
- 2.0 TDI – 103 kW / 140 CV (6 velocidades, BMT)

#### **Tracción total / 4MOTION de serie**

- 2.0 TSI – 155 kW / 210 CV (DSG de 6 velocidades)
- 2.0 TDI – 125 kW / 170 CV (DSG de 6 velocidades, BMT)

#### **Tracción total / 4MOTION como equipamiento opcional**

- 2.0 TDI – 103 kW / 140 CV (6 velocidades, BMT)

#### **Dos motores de gasolina de inyección directa de 160 y 210 CV de potencia**

**1.8 TSI de 118 kW / 160 CV.** El 1.8 TSI desarrolla una potencia máxima de 118 kW / 160 CV entre 5.000 y 6.200 r.p.m. y entrega un par máximo de 250 Nm entre 1.500 y 4.200 r.p.m. El rápido Passat Alltrack, equipado con el motor de acceso a la gama, acelera de 0 a 100 km/h en sólo 8,9 segundos alcanzando una velocidad máxima de 211 km/h. Pero el detalle más importante es el grado de elasticidad que ofrece el motor turbo de 1,8 litros de 80 a 120 km/h en la sexta

marcha acelerando de 0 a 100 km/h en sólo 11,5 segundos y ofreciendo un consumo de tan sólo 7,7 l/100 km (tasas de CO<sub>2</sub>: 180 g/km). La autonomía teórica con un depósito de 70 litros es de más de 900 kilómetros. La carga máxima remolcable con freno es de 1.700 kg (8% de pendiente).

**2.0 TSI de 155 kW / 210 CV.** El “gran” TSI desarrolla su rendimiento máximo de 155 kW entre 5.300 y 6.200 r.p.m. y entrega un par máximo de 280 Nm entre 1.700 y 5.200 r.p.m. El Passat Alltrack 2.0 TSI con tracción total y cambio ‘DSG’ de 6 velocidades de serie acelera de 0 a 100 km/h en 7,8 segundos alcanzando una velocidad máxima de 212 km/h. La versión del Passat Alltrack más potente ofrece tasas de consumo y de emisiones de CO<sub>2</sub> de 8,6 l/100 km y 199 g/km respectivamente, así como una carga máxima remolcable con freno de 2.200 kg (8% de pendiente).

### **Dos motores diésel de inyección directa de 140 y 170 CV de potencia**

**TDI de 103 kW / 140 CV.** El motor de acceso a la gama de los TDI del Passat Alltrack es un 4 cilindros y 4 válvulas con una cilindrada de 1.968 cm<sup>3</sup> y una potencia de 103 kW / 140 CV (a 4.200 r.p.m.). El silencioso TDI entrega un par máximo de 320 Nm de 1.750 r.p.m. a 2.500 r.p.m. Equipado con este motor turbo, el Passat Alltrack, con tracción delantera y cambio manual, acelera de 0 a 100 km en tan sólo 10,2 segundos, alcanza una velocidad máxima de 201 km/h y ofrece tasas extremadamente bajas de consumo y emisiones CO<sub>2</sub> de 5,2 l/100 y 135 g/km respectivamente. Este motor combinado con el sistema de tracción total “4MOTION” es también muy ahorradora, ya que ofrece unas bajas tasas de consumo y emisiones de CO<sub>2</sub> de 5,7 l/km y 150 g/km respectivamente, alcanzando una velocidad máxima de 198 km/h. Mientras que la versión de tracción delantera ofrece una carga máxima remolcable de 2.000 kg con freno en pendientes de hasta un 8%, la versión “4MOTION” ofrece una carga máxima de 2.200 kg.

**TDI de 125 kW / 170 CV.** El enorme potencial de rendimiento del potente motor de 4 válvulas, 4 cilindros, 2,0 litros y 125 kW / 170 CV a 4.200 r.p.m. es legendario desde que fuera montado en el Golf GTD actual. En el Passat Alltrack se muestra tan deportivo como sofisticado. El TDI entrega un par máximo de 350 Nm entre 1.750 y 2.500 r.p.m., potencia y fuerza suficientes para acelerar la versión de tracción total de 0 a 100 km/h en sólo 8,9 segundos y alcanzar una velocidad máxima de 211 km/h. El eficiente TDI de 170 CV ofrece tasas de consumo y de emisiones de CO<sub>2</sub> extremadamente bajas de 5,9 l/100 km y 155 g/km respectivamente, valores excepcionalmente favorables tratándose de una versión con tracción total. La carga máxima remolcable de la versión de 170 CV es asimismo de 2.200 kg (8% de pendiente).

**Engranaje de piñón libre y BlueMotion Technology.** La versión de 170 CV con cambio 'DSG' equipa de serie una función de engranaje de piñón libre que desacopla el motor de la transmisión en las fases de rodamiento reduciendo así el consumo. Todos los motores TDI equipan además el paquete BlueMotion Technology que incluye, entre otros detalles, el sistema "Start/Stop" y el sistema de recuperación de la energía de frenado. Las versiones BlueMotion Technology ofrecen además un módulo de datos adicional para la batería que sirve para registrar el estado de carga actual, un sistema de arranque más potente, un convertidor CC/CC, que abastece el sistema eléctrico del automóvil, y una batería de vellón de ciclo especialmente fijo. Sistemas "Start/Stop" y "Recuperación" en detalle:

**Sistema "Start/Stop".** El conductor frena el Passat Alltrack en un semáforo en rojo hasta detenerlo completamente, introduce el punto muerto y levanta el pie del embrague (con el cambio 'DSG' sólo es suficiente pisar el pedal del freno). Inmediatamente después se apaga el motor. En la pantalla multifunción aparece el mensaje "Start (A) Stop". El semáforo se pone en verde, el conductor pisa a fondo el embrague (con 'DSG' basta con levantar el pie del freno), el motor se vuelve a poner en marcha, el mensaje "Start (A) Stop" desaparece

de la pantalla, se engrana la primera velocidad y continúa el viaje. En realidad, no es necesario que el conductor realice ningún tipo de maniobra adicional frente a un vehículo convencional, sin embargo, gracias al sistema “Start/Stop” se ahorran hasta 0,2 l/100 km en ciudad.

**Sistema de recuperación:** Este sistema tiene como finalidad la recuperación de la energía de frenado. Cuando el conductor levanta el pie del acelerador o pisa el freno del Passat Alltrack aumenta la tensión del generador que se utiliza para recargar la batería del vehículo. Gracias a este control del generador, dependiente del rendimiento del motor, y al proceso de carga de la batería es posible reducir la tensión del generador durante la aceleración o el mantenimiento constante de la velocidad deseada. También existe la posibilidad de desconectar completamente el generador para descargar el motor y reducir el consumo. Además, la batería dispone de un nivel de carga óptimo constante que le permite abastecer el sistema eléctrico del vehículo con energía incluso durante las fases de detención del motor (por ejemplo en el semáforo). Para controlar este proceso se han incorporado dos softwares especiales: uno para la gestión de la energía y otro para controlar la unidad de mando del motor.

### **Dos cajas de cambios, 6 velocidades, 1 ó 2 embragues**

**2 cajas de cambios de 6 velocidades.** La potencia de los motores TSI y TDI se transmite a las ruedas mediante una caja de cambios manual de 6 velocidades o mediante el cambio automático ‘DSG’ de 6 velocidades. El cambio ‘DSG’ es uno de los cambios automáticos más modernos del mundo: el núcleo del cambio ‘DSG’ de 6 velocidades es un embrague doble compuesto por dos embragues húmedos. El embrague 1 mueve las marchas impares (más la marcha atrás) y el embrague 2 mueve las marchas pares. La ventaja de esta compleja gestión de embrague es que no existe discontinuidad de tracción durante el cambio de marchas que se realiza con un extraordinario dinamismo bajo características de confort ideales.

## **4MOTION, XDS, Programa Off-road**

### **Tracción de estilo SUV**

#### **El Passat Alltrack equipa el mismo sistema de tracción que el Tiguan**

Sistema de tracción total '4MOTION' de serie para los motores de 170 y 210 CV

Las dos versiones de gama alta Alltrack equipan los sistemas 4MOTION y XDS

**Wolfsburg / Ellmau, febrero de 2012.** Los dos motores más potentes del Passat Alltrack (TDI de 170 CV y TSI de 210 CV) equipan de serie el sistema de tracción total permanente '4MOTION' y el Diferencial Electrónico de Deslizamiento Limitado 'XDS'. El Passat Alltrack, equipado con el motor TDI de 140 CV, puede disponer del vanguardista sistema de tracción total opcionalmente.

#### **Sistema de tracción total '4MOTION'**

**Sistema de tracción total inteligente.** La configuración de los sistemas de tracción total habituales, como el que equipa el Passat Alltrack 4MOTION, es de un 90% de tracción en el eje delantero y un 10% en el eje trasero. Esta distribución ofrece grandes ventajas de ahorro, ya que el eje trasero sólo se conecta paulatinamente de forma adicional, a través de un embrague electrohidráulico, si la situación de conducción lo requiere. La principal ventaja que ofrece la electrónica, es que ya no es necesaria la disparidad de revoluciones entre el eje delantero y el eje trasero para activar la tracción total, ya que el establecimiento de la presión se produce ahora a través de una bomba eléctrica.

**Embrague de discos en el engranaje del eje trasero.** El sistema de embrague de discos múltiples ha sido integrado en el engranaje del eje trasero. La bomba eléctrica abastece con aceite un acumulador de

presión cuya presión de trabajo es de 30 bar. La unidad de control calcula el momento de propulsión ideal para el eje trasero y regula la presión de aceite que debe transmitirse al pistón de trabajo del embrague de discos múltiples a través de una válvula. Mientras tanto, aumenta la presión de aplicación sobre el embrague de discos múltiples proporcionalmente al par requerido en el eje trasero. Mediante la cantidad de presión ejercida sobre las láminas del embrague es posible variar el par transferible sin escalonamientos. El sistema trabaja sin deslizamiento, ya que la presión de trabajo está constantemente disponible. Durante los procesos de arranque y aceleración aumenta la seguridad contra el patinamiento de las ruedas del eje delantero, gracias a que la unidad de control regula la distribución del par de acuerdo con la presión dinámica ejercida sobre el eje. Si es necesario es posible transmitir casi el 100% del par al eje trasero.

#### **Diferencial Electrónico de Deslizamiento Limitado 'XDS'**

**Más neutral con el 'XDS'.** El Diferencial Electrónico de Deslizamiento Limitado 'XDS', equipado en el eje delantero de las versiones TDI de 170 CV y TSI de 210 CV, no sólo se ocupa de que la goma de las ruedas permanezca en los neumáticos y no en la carretera, sino que mejora al mismo tiempo las características de tracción y manejo del automóvil. El 'XDS' es una ampliación del conocido 'EDS' (Sistema de Bloqueo de Diferencial Electrónico), integrado en el sistema 'ESP'. Cuando se toma una curva a gran velocidad existe el peligro de que la rueda interior de la curva patine descargando al eje delantero. La electrónica inteligente detecta esta situación informando al sistema hidráulico del 'ESP' que crea una presión de frenado en la rueda estableciendo así nuevamente la tracción óptima. De este modo, el sistema 'XDS' actúa como bloqueo de diferencial equilibrando el subviraje cuando se toman curvas a gran velocidad. Los sistemas 'XDS' y '4MOTION' se complementan confiriéndole a la conducción mayor precisión y neutralidad. El Passat Alltrack de tracción total con una distancia al

suelo mayor en 30 mm nada tiene que envidiar a los SUV cuando circula por la nieve o por caminos no asfaltados.

### **Programa de conducción Off-road**

**Control inteligente.** En general, el programa de conducción Off-road se ofrece con todas las versiones Alltrack. Esta es la primera vez que Volkswagen transfiere este sistema multifunción a un turismo (gama de regulación hasta un máximo de 30 km/h). El conductor puede activar el programa pulsando el botón Off-road situado en la consola central. En el salpicadero se enciende un símbolo LED que indica que el sistema ha sido activado. La activación del programa Off-road modifica la configuración de los asistentes de conducción, de los sistemas de seguridad y del control del cambio 'DSG' como se explica a continuación:

**Sistemas de seguridad.** El Sistema de Antibloqueo 'ABS' aumenta los intervalos de actuación para crear una especie de cuña delante de las ruedas, por ejemplo de gravilla, cuando el Passat Alltrack circula por terrenos no asfaltados, contribuyendo así a mejorar el proceso de frenado. Al mismo tiempo, reaccionan los diferenciales electrónicos con mayor rapidez para evitar el patinamiento de ruedas individuales y se adapta el Sistema Antideslizamiento 'ASR'.

**Asistentes de conducción.** El asistente de descenso de pendientes se activa automáticamente a partir de 10 grados de pendiente frenando el Passat Alltrack. Entre tanto se desconectan el Regulador de Velocidad Adaptativo 'ACC' y el 'Front Assist' opcionales.

**Cambio automático de doble embrague.** La respuesta del acelerador adaptada a conducción Off-road facilita la dosificación de la velocidad sobre terrenos no asfaltados. Al mismo tiempo, aumentan los puntos de cambio para poner a disposición del conductor automáticamente un par del motor mayor y, con ello, un rendimiento mayor. Si la palanca de selección del cambio 'DSG' se encuentra en la posición de selección manual de la marcha, la caja de cambios no conmutará automáticamente a una velocidad superior.

Adicionalmente, se desconectan también el sistema “Start/Stop” y la función del sistema de engranaje de piñón libre.



### Aumento de la distancia al suelo en 30 mm

### Chasis Alltrack adaptado a los trayectos Off-road

Eje delantero con suspensión McPherson y numerosas piezas de aluminio

Complejo desacoplamiento del eje trasero de la carrocería

**Wolfsburg / Ellmau, febrero de 2012.** Al contrario que la versión Passat con chasis convencional, el nuevo Passat Alltrack dispone de una suspensión diseñada especialmente para los trayectos Off-road, una distancia al suelo mayor en 30 mm y un paso de rueda más ancho en 26 mm. El Passat Alltrack equipa de serie nuevas llantas de aleación ligera de 17 pulgadas del tipo “Valley”. Opcionalmente pueden adquirirse también llantas de aleación ligera de 18 pulgadas del tipo “Canyon”.

**ESP con estabilización del conjunto de remolque.** El Passat Alltrack ofrece, como todos los modelos de la gama, un excelente comportamiento de conducción y unas magníficas características de confort que establecen referentes en el segmento. El eje trasero de brazos trapezoidales, desacoplado acústicamente de la carrocería mediante el subchasis, la suspensión McPherson del eje delantero, diseñada con componentes de aluminio, y la servodirección electromecánica no sólo ofrecen un nivel máximo de confort, si no que al mismo tiempo perfeccionan la seguridad activa. La tecnología del chasis se perfecciona con la función de estabilización del remolque del sistema ‘ESP’ ofrecido de serie. Adicionalmente a las conocidas funciones del ‘ESP’, el sistema detecta también anticipadamente el temido serpenteo del remolque estabilizándolo mediante intervenciones puntuales del motor y de los frenos.

**Eje delantero con suspensión McPherson.** El eje delantero del Passat Alltrack se basa en la suspensión McPherson con doble brazo

oscilante transversal inferior y tubos amortiguadores portarruedas. La ligereza de peso del eje ofrece numerosas ventajas: sólo en el área del subchasis, especialmente rígido y por ello óptimo contra colisiones, se han ahorrado 4,5 kilos de peso en comparación con las construcciones convencionales de chapa de acero. Los brazos de suspensión de aluminio son asimismo especialmente ligeros y pesan 4,2 kilos menos que los brazos convencionales de chapa de acero.

El concepto que combina elementos de construcción ligera con elementos de la carrocería sin suspensión es óptimo para ahorrar peso, por esta razón no sólo se han fabricado en aluminio los brazos oscilantes transversales, sino también los cojinetes giratorios. La ventaja de peso resultante, en comparación con las construcciones de acero, es de 3,2 kilos. Gracias a las diferentes medidas de construcción ligera adoptadas, el área del eje delantero reduce su peso en un total de 13,3 kilos, que se traduce directamente en un aumento de confort y dinamismo con bajas tasas de consumo.

**Eje trasero de brazos trapezoidales.** El Passat Alltrack equipa un eje trasero de articulación cuádruple muy ligero que ofrece un alto grado de confort y una excelente estabilidad de conducción. A través de la disposición especial de los brazos es posible ajustar individualmente la dinámica transversal y longitudinal. La separación de las funciones garantiza, por un lado, una dinámica y una seguridad de conducción óptimas y, por otro lado, un confort de rodadura muy convincente.

El eje trasero de articulación cuádruple está compuesto por un subchasis desacoplado, al que está unido el eje de rueda en dirección transversal a través del brazo de suspensión, la barra de acoplamiento y el brazo transversal superior. El brazo longitudinal se ocupa de guiar las ruedas en dirección longitudinal. Además, el eje trasero dispone de tubos estabilizadores de peso optimizado. El principal responsable del excelente nivel de confort que ofrece el Passat Alltrack es la circunstancia de que el eje está desacoplado de la carrocería a través de un subchasis y de cuatro soportes de caucho-metal. La mezcla de goma con la que han sido fabricados los

soportes cumple a la perfección las exigencias dinámicas de conducción. En resumen, el aislamiento del subchasis de la carrocería le confiere al nuevo Passat Alltrack las prestaciones acústicas y el confort de conducción y de rodadura de la gama alta.

## **Equipamiento de serie y equipamiento específico**

### **Elegante y robusto**

### **Interior y carrocería ampliamente personalizados**

**Llantas de 17 y 18 pulgadas diseñadas especialmente para el Passat Alltrack**

**Marcos de las ventanas y carcasas de los retrovisores en “cromo mate”**

**Wolfsburg / Ellmau, febrero de 2012.** Junto con el programa de conducción Off-road, el chasis adaptado y las modificaciones de la carrocería, el Passat Alltrack se caracteriza por una serie de detalles de equipamiento específicos. El equipamiento de serie del nuevo Volkswagen ha sido completamente personalizado y adaptado a las exigencias específicas para los trayectos Off-road.

#### **Equipamiento de serie del Passat Alltrack**

**Robusto exterior.** El equipamiento exterior incluye nuevas llantas de aleación ligera de 17 pulgadas del tipo “Valley”, llantas de aleación ligera de 18 pulgadas del tipo “Canyon” opcionales y un indicador de control de la presión de las ruedas. Los marcos de las ventanas, las carcasas de los retrovisores exteriores y los perfiles embellecedores de la rejilla del radiador del Passat Alltrack son de “cromo mate”. Las barras longitudinales del techo de serie son de color plata anodizada. Las protecciones delantera y trasera con aspecto de aluminio y los faros antiniebla son dos de los detalles exteriores incluidos también en el equipamiento de serie. Los embellecedores cromados de los tubos de escape son visibles desde el exterior.

**Elegante y robusto interior.** El interior del Passat Alltrack se caracteriza por los perfiles de revestimiento de las puertas de acero fino con el emblema “ALLTRACK”, asientos confort tapizados con

tela “Zabriskie” de color “Negro” y Alcantara en el interior de los laterales, aplicaciones interiores en “Plata Titanio” (con el emblema “ALLTRACK” en el panel del cenicero), pedales con aspecto de aluminio y un climatizador bi-zona automático. En el frontal y en la zaga se integran otros emblemas “ALLTRACK”. Además, el nuevo Passat Alltrack incorpora en la pantalla del salpicadero el emblema “ALLTRACK”.

**Equipamiento de seguridad.** El Passat Alltrack ofrece 6 airbags, luz de conducción diurna y el sistema de control de estabilidad electrónico ‘ESP’. Otros de los sistemas de seguridad que equipa el nuevo modelo son el sistema Detector de Fatiga, el indicador de control de la presión de los neumáticos, que avisa al conductor de la pérdida de aire y el ‘ESP’ con estabilización del conjunto de remolque y asistente de contraviraje integrados. Detalle eficiente: las luces de emergencia se encienden automáticamente cuando se produce un frenazo en seco. Detalle inteligente: el freno de estacionamiento electrónico evita que el Volkswagen ruede involuntariamente activándose automáticamente en caso de que el conductor aparque el Passat Alltrack y se desabroche el cinturón de seguridad sin haber apagado antes el motor. Detalle familiar: el nuevo Passat Alltrack ofrece también de serie prácticos detalles para las familias con niños, como anclajes Isofix para las sillitas y dos asientos para niños opcionales integrados en los extremos de la banqueta trasera.

**Equipamiento funcional y de confort.** El interior ofrece detalles de serie como diversas bandejas portaobjetos, situadas en la consola central y en la consola de techo, y un reloj analógico situado en el salpicadero. Los detalles de confort son un climatizador bi-zona automático, servodirección electromecánica, elevalunas eléctricos en todas las puertas, indicador de la temperatura exterior, freno de estacionamiento electrónico con función ‘Auto-Hold’, cierre centralizado con mando a distancia, asientos confort delante con bolsillos portaobjetos en los respaldos de los asientos, apoyos lumbares manuales, ajuste eléctrico del respaldo del asiento del

conductor, volante multifunción de cuero con levas para cambio DSG, pomo de la palanca de cambios de cuero, control de velocidad Tempomat y alfombrillas textiles. Práctico detalle: los respaldos de la banqueta trasera pueden ser divididos en 1/3 y 2/3 por control remoto.

**Electrónica.** El equipamiento del Passat Alltrack se completa con el sistema de radio-CD 'RCD 510' con doble sintonizador digital, reproductor de MP3, cargador de 6 CDs y 8 altavoces con 4 x 20 vatios de potencia, entrada multimedia AUX-IN, encendido automático de las luces de conducción con funciones "Leaving Home" y "Coming Home", retrovisor antideslumbrante automático, sensor de lluvia, Volkswagen Universal Bluetooth y en los asientos delanteros, reposacabezas activos con ajuste horizontal adicional.

### **Equipamiento especial**

**Cuestión de carácter.** El Passat Alltrack puede ser adaptado exactamente a las necesidades individuales de sus propietarios a través del equipamiento opcional. Junto con los detalles clásicos como el equipamiento de cuero y los sistemas de radio-navegación, también se ofrecen diversos asistentes de conducción (*véase el capítulo "Asistentes y sistemas dinámicos de conducción"*) y diferentes equipamientos especiales específicos que armonizan perfectamente con el carácter y el ámbito de utilización del Passat Alltrack. Algunos de estos equipamientos especiales son:

**Suelo del maletero modular.** La superficie de carga del suelo del maletero modular opcional puede desplazarse completamente hacia adelante y hacia atrás. De este modo, es más fácil colocar objetos pesados directamente detrás de los respaldos de los asientos. El suelo del maletero puede soportar cargas de hasta 100 kilos y ser desmontado completamente realizando una sola maniobra. Además, Volkswagen ofrece también el Passat Alltrack con un paquete de elementos divisorios del maletero consistente en un suelo de carga levantara que divide el maletero en dos partes para que los bultos

de menor tamaño no se deslicen de un lado a otro. Otro de los elementos del paquete que incluyen las versiones de tracción frontal son compartimentos portaobjetos situados en la concavidad de la rueda de repuesto para guardar objetos pequeños. Además, el paquete incluye también un protector del borde de carga de acero fino.

**Gancho remolque orientable.** Uno de los detalles de equipamiento opcionales habitual del Passat Alltrack es el gancho remolque orientable que se desbloquea eléctricamente a través de un botón situado en el revestimiento de las paredes del maletero abandonando su posición inicial para ser ajustado a la posición adecuada ejerciendo presión con el pie. Este dispositivo ha sido diseñado para remolcar cargas de hasta 2,2 toneladas.

**Techo corredizo panorámico.** El techo corredizo panorámico del Passat Alltrack es un 300 % mayor que los techos corredizos convencionales. El área frontal del techo bipartido llega hasta los pilares B y puede ser elevado y abierto completamente de forma eléctrica. El cristal termoisolante absorbe el 99% de los rayos ultravioleta. Además, el techo dispone también de una persiana solar eléctrica.

**Asientos para largos trayectos.** Otra de las características premium son los asientos climatizados del Passat Alltrack equipados con función masaje (asiento del conductor), calefacción y ventilación activa. El sistema de ventilación incorpora varios ventiladores que bombean aire fresco a través de la capa de espuma y del tapizado del asiento mediante pequeños canales. El conductor y el acompañante pueden regular la ventilación de los asientos en tres niveles a través de un interruptor situado en los laterales de los asientos. Volkswagen ofrece opcionalmente un ajuste eléctrico de 12 vías con función de memoria para los asientos delanteros.

**Paquete ambiente.** El Passat Alltrack ofrece un paquete de iluminación ambiente para el interior similar al del Volkswagen CC. El sistema de iluminación ambiental incluye listones luminosos insertados en las aplicaciones de las puertas cuyo brillo puede ser

regulado sin escalonamientos a través del regulador de la iluminación del habitáculo. La intensidad de la iluminación del área de los pies puede ser regulada asimismo independientemente. La iluminación indirecta del interior no sólo crea un ambiente especialmente agradable, si no que al mismo tiempo transmite una sensación de mayor amplitud. La iluminación indirecta se ofrece como 'Paquete Ambiente' en combinación con las inserciones decorativas correspondientes.

**Parabrisas atérmico.** La ventaja adicional al parabrisas de serie, equipado con la lámina acústica adicional, es un recubrimiento IR que absorbe la radiación solar infrarroja. El parabrisas atérmico está compuesto por un total de 6 capas y ofrece un espesor de aproximadamente 4 mm. Diseño en detalle: debajo de la capa de cristal superior (1,6 mm) se ubica la primera lámina de seguridad de PVB (polivinil butiral / 0,33 mm), seguida por una lámina acústica de PVB (0,1 mm), otra lámina de seguridad de PVB (0,33 mm), el recubrimiento IR y finalmente la capa de vidrio claro (1,6 mm). Ventaja: por un lado, el recubrimiento IR absorbe la radiación infrarroja solar, gracias a sus capas de plata, reduciendo así el calentamiento del interior y, por otro lado, estas capas de plata son conductivas de modo que actúan como calefacción de parabrisas sin necesidad de utilizar los alambres de calefacción habituales.

## **Detalles de Volkswagen Accesorios Originales**

**Soporte portaesquí y snowboard.** El soporte portaesquí y snowboard cerrado original de Volkswagen se ubica en el techo del Passat Alltrack y puede transportar hasta 6 pares de esquís o 4 snowboards. Los botones de desbloqueo del soporte disponen de un tamaño muy práctico, ya que pueden ser accionados incluso llevando gruesos guantes de invierno. La práctica función de extracción facilita enormemente la carga y descarga de los objetos. La base de todos los sistemas de soporte de Volkswagen Accesorios Originales son barras portantes sobre las que puede ser montado también, por ejemplo, un portabicicletas o un práctico cofre de techo.



**Rejilla separadora.** La rejilla separadora original de Volkswagen impide que las compras o el equipaje se conviertan en objetos peligrosos cuando el conductor frena en seco el automóvil. La rejilla se extiende desde los respaldos de los asientos traseros hasta el techo interior separando completamente el maletero de la célula de los ocupantes. El estable enrejado de acero recubierto en negro puede ser fijado fácil y cómodamente detrás de la banqueta trasera sin restringir en modo alguno la funcionalidad de los airbags. No es necesario realizar taladros adicionales.

**Bandeja del maletero.** La bandeja del maletero original de Volkswagen puede combinarse perfectamente con la rejilla separadora del maletero. El práctico accesorio protector del maletero es lavable, antideslizante y a prueba de ácidos; el borde que lo rodea de aproximadamente 4 cm de altura impide que se viertan líquidos en el suelo del automóvil. De este modo es muy fácil mantener el suelo del maletero limpio.

**Protector del borde de carga.** Elegante protección: el preciso protector del borde de carga de plástico original de Volkswagen con aspecto de acero fino no sólo evita que el parachoques se raye durante los procesos de carga y descarga del maletero, sino que además le confiere al Passat Alltrack adicionalmente un aspecto muy elegante. Detalle especialmente práctico: el protector del borde de carga se puede adherir de forma fácil y rápida.

**Alfombrillas.** Gracias a las alfombrillas de goma originales de Volkswagen ni la suciedad ni la humedad penetrarán en el habitáculo del Passat Alltrack. Las alfombrillas encajan perfectamente, son antideslizantes y pueden ser lavadas fácilmente.

## Asistentes y sistemas dinámicos de conducción

### Mayor seguridad y confort

#### Asistentes de conducción que revolucionan el mundo del automóvil

Sistema Detector de Fatiga a bordo del Passat Alltrack de serie

Los asistentes “Side Assist” y “Lane Assist” se funden en un nuevo sistema

**Wolfsburg / Ellmau, febrero de 2012.** El Passat Alltrack es una de las versiones superiores de la exitosa gama Passat. El nuevo Passat Alltrack aprovecha su nuevo posicionamiento para arrancar con un gran número de innovaciones tecnológicas que, hasta ahora, sólo equipaban los modelos de gama alta. Algunos de estos importantes sistemas que ahora se ofrecen de serie son el Sistema Detector de Fatiga, el ‘Front Assist’ con función de frenada automática en ciudad, el Sistema de Reconocimiento de las Señales de Tráfico, el “Park Assist 2.0”, los asistentes de luz “Light Assist” y “Dynamic Light Assist” y el nuevo sistema que combina el asistente de mantenimiento de carril ‘Lane Assist’ y el asistente de cambio de carril “Side Assist”. Innovaciones tecnológicas del nuevo Passat Alltrack en detalle:

#### Asistentes de conducción del Passat Alltrack

**Sistema Detector de Fatiga.** El Detector de Fatiga identifica los indicios de cansancio del conductor avisándole mediante una señal acústica de cinco segundos de duración y una recomendación visual de pausa representada en el cuadro de instrumentos. Si el conductor no detiene el automóvil en un plazo de 15 minutos, el sistema de alerta activará nuevamente la alarma para recordarle una vez más que debe hacer una pausa. Según las estadísticas, el 25% de todos los accidentes que se producen en la autopista, especialmente durante

largos y monótonos trayectos, se deben a una falta de concentración del conductor. El Detector de Fatiga ayuda a reducir este riesgo.

El sistema comienza a analizar el comportamiento usual del conductor desde el principio, sobre todo el movimiento del volante, y va evaluando permanentemente durante el trayecto datos como el ángulo de viraje, la utilización de los pedales y la aceleración transversal. Si el sistema comprueba que las maniobras de dirección realizadas por el conductor difieren del comportamiento registrado al inicio del viaje, activa una alarma acústica y visual. Independientemente de la alarma, el sistema activado recuerda al conductor tras 4 horas de conducción continua que debe hacer una pausa.

El Detector de Fatiga no es un sistema diseñado para alertar al conductor en caso de haberse dormido durante algunos segundos, si no que más bien tiene una función de tipo preventivo que mide el grado de cansancio del conductor previo al microsueño. El Passat Alltrack equipa el sistema Detector de Fatiga de serie.

**“Side Assist Plus” con “Lane Assist”.** La combinación opcional de los asistentes de cambio y mantenimiento de carril “Side Assist Plus” y “Lane Assist” mejora claramente la seguridad. En comparación con los sistemas individuales “Side Assist” y “Lane Assist”, la combinación de ambos sistemas ofrece ventajas adicionales como una ampliación de las funciones de asistencia y, en consecuencia, un aumento del nivel de seguridad – a través de señales de aviso fiables e insistentes en caso de peligro.

Funcionamiento de los sistemas individuales: el “Side Assist” vigila el área trasera y lateral del Passat Alltrack mediante sensores de radar avisando al conductor a través de intermitentes LEDs integrados en los retrovisores de la aproximación de vehículos por detrás o de la presencia de vehículos en el ángulo muerto. El ‘Lane Assist’ reacciona ante las señales de una cámara tan pronto como el conductor insinúa un cambio de carril sin haber accionado el intermitente o sobrepasa la marca vial correspondiente, iniciando el sistema una maniobra de corrección de la dirección.

Funcionamiento de los sistemas combinados: el “Side Assist Plus” con “Lane Assist” es una fusión de ambos asistentes de conducción, estrenada en el nuevo Volkswagen CC. El paquete de asistentes avisa al conductor del Passat Alltrack a través de señales intermitentes en los LEDs en el retrovisor derecho o izquierdo respectivamente, así como mediante una vibración del volante, en caso de iniciar un cambio de carril cuando se encuentra otro vehículo en el ángulo muerto; al mismo tiempo el sistema realiza una maniobra de corrección automática de la dirección. Este proceso es completamente independiente de la activación o no activación del intermitente. La combinación de ambos sistemas puede contribuir de forma aún más eficiente a evitar colisiones con otros vehículos en el ángulo muerto.

#### **‘ACC’ con ‘Front Assist’ y Asistente de Frenada de Emergencia.**

Volkswagen ha ampliado el Sistema de Regulación Automática de la Distancia ‘ACC’ (Adaptative Cruise Control) con ‘Front Assist’ añadiendo el Asistente de Frenada de Emergencia en Ciudad. El nuevo sistema se activa a velocidades de hasta 30 km/h realizando un frenazo en seco automáticamente cuando detecta peligro de colisión; el Asistente de Frenada de Emergencia en Ciudad puede reducir la gravedad de las colisiones en ciudad e incluso evitarla completamente.

A partir de los 30 km/h entra en acción el ‘Front Assist’. El sistema ‘Front Assist’, integrado en el sistema ‘ACC’, actúa como “despierto copiloto” contribuyendo a reducir las posibilidades de colisión por alcance incluso con el ‘ACC’ desactivado. El frontal del Passat Alltrack dispone de un sensor de radar que vigila permanentemente el tráfico a velocidades de entre 30 km/h y 200 km/h avisando al conductor en caso de producirse alguna situación crítica. Si la distancia de seguridad se acorta, el sistema avisa al conductor de una posible colisión y toma medidas preventivas preacondicionando el sistema de frenos y sensibilizando el asistente de freno. En caso de que la situación se agrave y el peligro de colisión por alcance sea inminente, el ‘Front Assist’ activará señales de alarma acústicas y

visuales realizando al mismo tiempo una breve sacudida de freno. Si el conductor no frena suficientemente, el sistema frenará automáticamente el vehículo en la medida que sea necesaria para evitar una colisión. Si el conductor no reacciona a las señales de alarma, el 'Front Assist' frenará para reducir la velocidad de colisión bajo condiciones óptimas.

En general, el Sistema de Regulación Automática de la Distancia 'ACC' posibilita una conducción muy confortable. En teoría, si el carril está libre puede acelerarse el Passat Alltrack hasta alcanzar la velocidad máxima a través del 'ACC'. Si circula un vehículo lento por nuestro carril, el sistema frenará automáticamente para mantener la distancia mínima de seguridad prescrita. El conductor puede calibrar la distancia de seguridad a diferentes niveles, siempre que se encuentren dentro de las normas establecidas al respecto.

**Sistema de Reconocimiento de las Señales de Tráfico.** El Sistema de Reconocimiento de las Señales de Tráfico detecta las señales de 'límite de velocidad' y de 'prohibido adelantar' a través de una cámara y las representa en la pantalla de la consola situada delante del conductor y en la pantalla del sistema de navegación incluyendo informaciones adicionales (por ejemplo "de 22 a 6 horas" o "con lluvia"). La pantalla puede representar hasta 3 señales de tráfico en un orden lógico: la señal principal se representa siempre en primer lugar, por ejemplo, límite de velocidad de "120 km/h". En segundo lugar se representan los paneles informativos temporales, por ejemplo, "80 km/h con lluvia". Detalle inteligente: si el sensor de lluvia del Passat Alltrack registra que está comenzando a llover, la señal de límite de velocidad con la información adicional "con lluvia" será representada en primer lugar en la pantalla. En general, los asistentes de conducción, como el Sistema de Reconocimiento de las Señales de Tráfico, no dispensan al conductor de adaptar su modo de conducir y la velocidad a las diferentes situaciones del tráfico. El sistema reconoce además señales de "prohibido adelantar" y los carteles de entrada y salida de una localidad indicando también el límite de velocidad en ciudad correspondiente a cada país.

### **“Dynamic Light Assist” con luz de conducción diurna LED.**

Gracias al nuevo sistema de luz “Dynamic Light Assist” (disponible solamente con faros Bi-Xenon) ya no es necesario accionar manualmente la palanca de cambio de luces, ya que las luces largas se encienden automáticamente a velocidades superiores a 65 km/h y permanecen conectadas. Funcionamiento del sistema “Dynamic Light Assist”: en combinación con una cámara integrada detrás del parabrisas, los módulos de las luces largas de los faros Bi-Xenon con luz dinámica de curva opcionales permanecen continuamente activos y sólo son enmascarados individualmente en las áreas en las que el sistema determina que pudieran ser deslumbrados otros conductores. Esta función se realiza mediante un filtro adicional situado entre el reflector con quemador de DS3-Xenon sin mercurio y la lente. Este filtro consigue enmascarar la fuente de luz a través de la oscilación lateral inteligente del módulo completo (mediante la iluminación dinámica en curva) y de la activación individual de los faros derecho e izquierdo. De este modo es posible evitar el deslumbramiento de los vehículos que circulan delante del Passat Alltrack o en dirección contraria.

**Light Assist.** Todas las versiones del Passat Alltrack con faros halógenos convencionales pueden disponer de un sistema de control de las luces largas más sencillo denominado “Light Assist”. El sistema de control de las luces largas, basado asimismo en cámaras, reconoce las situaciones de conducción más diversas analizando las fuentes de luz existentes y activando o desactivando, en consecuencia, las luces largas automáticamente a partir de una velocidad de 60 km/h, lo que supone grandes ventajas de confort y seguridad.

**Park Assist 2.0.** La novedad de esta nueva generación del “Park Assist” es que, además de aparcar en línea, como ya lo hacía la generación anterior, ahora también puede aparcar en batería, es decir, en ángulo recto a la calzada. El sistema se activa a velocidades de hasta 40 km/h pulsando un botón situado en la consola central. El conductor selecciona el lado en el que desea estacionar su vehículo

mediante los intermitentes. El “Park Assist” se sirve de sus 12 sensores ultrasónicos (4 delante, 4 detrás, 2 a la derecha y 2 a la izquierda / alcance de 4,5 metros) para determinar si el estacionamiento es lo suficientemente grande. Una vez comprobada la viabilidad de estacionamiento, se inicia el proceso de aparcamiento asistido: el conductor engrana la marcha atrás y, asistido por señales visuales indicadas en la pantalla multifunción y por señales acústicas, lo único que tiene que hacer es acelerar y frenar, de la dirección se ocupa el Passat Alltrack. El sistema puede frenar el automóvil de forma activa en caso de existir un peligro de colisión, sin embargo, el conductor sigue siendo el principal responsable del freno.

### **Sistemas dinámicos de conducción**

**Sistema de Suspensión Adaptativa Electrónica ‘DCC’.** El Sistema de Suspensión Adaptativa Electrónica ‘DCC’ ofrece tres programas: “Normal”, “Deportivo” y “Confort”. Los programas “Deportivo” y “Confort” se activan mediante una tecla situada a la derecha de la palanca de cambios. De hecho, el factor decisivo es que a través del Sistema de Suspensión Adaptativa mejoran permanentemente las características de conducción. El sistema ‘DCC’ reacciona constantemente ante los procesos de aceleración, frenado y dirección, así como ante los cambios de superficie de rodadura y las situaciones de conducción adaptando correspondientemente los amortiguadores del Passat Alltrack. El sistema de suspensión Adaptativa Electrónica ‘DCC’ resuelve el conflicto entre dinámica y confort de conducción ofreciendo un confort claramente mayor al conductor y a los demás ocupantes a bordo del Passat Alltrack.