



20 mei 2014
V14/24N

Golf Sportsvan

- Automatisch noodremsysteem Front Assist standaard
- Eerste Volkswagen met bijstandssysteem voor achterwaarts uitparkeren als optie
- Opvolger van de Golf Plus legt focus op sportief design en veelzijdigheid
- Motoren tot 20% zuiniger
- Tot 90 kg lichter dan de Golf Plus



In juni 2014 neemt de compacte monovolume Golf Sportsvan de fakkel over van de Golf Plus. Het gaat om de derde koetswerkvariant van de Golf op het nieuwe modulaire platform voor wagens met een dwars voorin geplaatste motor (MQB)*, gekenmerkt door een optimale benutting van de beschikbare ruimte, een nieuwe uniforme inplanting van alle motoren en de mogelijkheid om alternatieve krachtbronnen te monteren.

De Golf Sportsvan heeft heel wat te bieden, zoals een opmerkelijk ruim en modulerbaar interieur, een over 180 mm in de lengte verschuifbare achterbank en een koffervolume van meer dan 1.500 l.

* Modularer Querbaukasten



Hij is uitgerust met het elektronisch geregelde antislipsysteem XDS+, dat geïntegreerd is in de stabiliteitscontrole ESC en dienstdoet als rijdynamiekregelsysteem. Zo zorgt het XDS+ dankzij een grotere stuurprecisie voor een sneller en veiliger bochtengedrag.

Het interieur onderscheidt zich door een compleet hertekend instrumentenbord en nieuwe deurpanelen. De middenconsole met onder meer een aanraakscherm is meer op de bestuurder gericht.

Motorenaanbod

Tot 20% zuiniger. Bij de lancering zal de Golf Sportsvan worden aangeboden met keuze tussen zeven nieuwe motoren, die standaard allemaal zijn uitgerust met het stop-startsysteem en tot 20% zuiniger zijn dan hun voorgangers. Bovendien beantwoorden ze al aan de Euro 6-uitstootnorm. De benzinemotoren met directe injectie (TSI) ontwikkelen respectievelijk 63 kW (85 pk), 81 kW (110 pk), 92 kW (125 pk) en 110 kW (150 pk). Op dieselvak (TDI) is er de keuze tussen drie vermogenversies, van 66 kW (90 pk), 81 kW (110 pk) en 110 kW (150 pk). Behalve de TSI van 63 kW en de TDI van 66 kW kunnen alle motoren gekoppeld worden aan de geautomatiseerde DSG-versnellingsbak met dubbele koppeling. De 1.6 TDI BlueMotion van 81 kW illustreert op overtuigende wijze de energetische efficiëntie van de nieuwe motoren. Hij verbruikt slechts 3,9 l/100 km (goed voor een CO₂-uitstoot van 101 g/km). Later volgt ook een Golf Sportsvan TDI BlueMotion, met een gemiddeld verbruik van 3,6 l/100 km (95 g CO₂/km).

Buitenafmetingen

Het MQB-platform is synoniem voor maximale flexibiliteit. De Golf Sportsvan is, naast de Golf en de Golf Variant, het derde lid in de Golf-familie op basis van het nieuwe modulaire platform voor wagens met dwars ingebouwde motor (MQB). Dankzij die architectuur kon de wielbasis met 107 mm (2.685 mm) verlengd worden ten opzichte van de Golf Plus, wat de Golf Sportsvan een atletische look bezorgt. Vergeleken met de Golf en de Golf Variant is de wielbasis ca. 50 mm langer.

Langer dan de Golf, korter dan de Variant.

	Golf Sportsvan		Golf Plus	Golf	Golf Variant
Lengte, mm	4.338	tegenover:	+ 134	+ 83	- 224
Breedte, mm	1.807		+ 48	+ 8	+ 8
Hoogte (excl. dakrailing), mm	1.578		- 2	+ 126	+ 117

De dynamische uitstraling van de Sportsvan, het resultaat van zijn grotere lengte en de verlenging van de vensterstrook door een vijfde zijruit, wordt nog beklemtoond door de 20 mm kortere overhang vooraan dan bij de Golf Plus. Achteraan werd de overhang echter 46 mm langer, wat vooral het koffervolume ten goede komt.

Interieur

Hoog comfort, ook op lange ritten. De nieuwe Golf Sportsvan is eens te meer een voorbeeld van het belang dat Volkswagen hecht aan maximaal comfort. Dat blijkt net zoals bij de Golf Plus uit de makkelijke instap dankzij de breed openende deuren en de verhoogde zitpositie.



Hoewel het zogenaamde 'heuppunt' van de voorzetels 7 mm lager ligt dan bij de Golf Plus, is het nog steeds 59 tot 85 mm hoger dan bij de Golf en de Golf Variant, afhankelijk van de hoogteregeling van de zetel.



Een nieuwigheid is de mogelijkheid om de compacte monovolume uit te rusten met een optionele 14-voudig verstelbare ergoActive-zetel. Die bijzonder ergonomische bestuurderszetel biedt onder meer een viervoudig verstelbare lendensteun en een massagefunctie.

Ook op het vlak van ruimtegebruik profiteert de nieuwkomer van de voordelen die het modulaire platform biedt. Hoewel het studiemodel en de Golf Plus aan de buitenzijde bijna even hoog zijn, nam de hoofdruimte in het interieur toe met 10 mm vooraan (1.017 mm) en 32 mm achteraan (1.017 mm).

Meer ruimte achterin. Dankzij de langere wielbasis en overhang achteraan nam de interieurruimte achterin gevoelig toe. De maximale afstand tussen het 'heuppunt' van de voor- en de achterzetels (achterzetels volledig naar achteren geschoven) steeg van 865 tot 898 mm. Die winst van ca. 30 mm betekent bij dagelijks gebruik heel wat, omdat zo zelfs twee personen van 1,90 m comfortabel achter elkaar kunnen zitten.



Achterbank met maximale flexibiliteit. De zitting van de driezits achterbank kan in 60/40-verhouding gedeeld worden, de rugleuning is in drie delen (40/20/40) neerklapbaar. De bank kan integraal of gedeeltelijk in de lengte verschoven worden over een afstand van 180 mm (voordien 160 mm). Bovendien kan ook de hellingsgraad van de rugleuningen achterin versteld worden.



Bijzonder handig is de mogelijkheid om de drie delen van de rugleuning vanuit de koffer te ontgrendelen. De ontgrendelingsgrepen bevinden zich makkelijk toegankelijk onderaan aan de rugleuningen. Zodra de rugleuning ontgrendeld is, klapt ze automatisch naar voren en ontstaat er een nagenoeg volledig vlak laadoppervlak. De koffervloer kan in een handomdraai worden verwijderd of in hoogte versteld worden (ofwel op de hoogte van de laadrempeel, ofwel 130 mm lager).

Tot 74 l extra koffervolume. Met de achterbank in de standaardpositie (50 mm verder naar voor dan in de achterste positie) neemt het koffervolume met 74 l toe tot 498 l. Indien de hele achterbank maximaal naar voren geschoven wordt, biedt de koffer een volume van 586 l (+ 66 l). Bij belading tot aan de rugleuning van de voorzetels en tot het dak heeft de laadruimte een capaciteit van 1.512 l (+ 62 l).

Vergeleken met zijn voorganger biedt de Golf Sportsvan een 30 mm langer interieur (1.791 mm). Indien de rugleuning van de passagierszetel voorin naar voren wordt geklapt, een optie voor alle uitrustingsversies, dan ontstaat een vlak laadoppervlak van niet minder dan 2.484 mm lang.

Dankzij de 13 mm lagere laadrempeel (652 mm) wordt ook het in- en uitladen een stuk eenvoudiger.

Technologieën uit het hogere segment

De Golf Sportsvan krijgt een aantal bijzonder innovatieve rijbijstandssystemen.

Blind Spot Sensor (optie)

Dit wordt de eerste Volkswagen met Blind Spot Sensor, een systeem dat de bestuurder waarschuwt voor voertuigen die zich in de dode hoek van de spiegel bevinden. Wanneer de bestuurder zijn wagen in achteruit schakelt om een parkeerplaats haaks op richting van de weg te verlaten, detecteert het systeem bovendien ook – doorgaans moeilijk waarneembare – weggebruikers die langs opzij naderen. Het systeem geeft een waarschuwingssignaal en voert bij een dreigende botsing automatisch een noodstop uit.





Vermoeidheidsdetectie

Dit bijstandssysteem, standaard op het uitrustingsniveau Highline, analyseert het rijgedrag en spoort de bestuurder tijdig aan om een pauze in te lassen indien zijn rijgedrag vermoeidheid doet vermoeden, om ongevallen als gevolg van oververmoeidheid te vermijden. Bij het begin van ieder traject registreert het systeem bepaalde kenmerken die het rijgedrag typeren (bewegingen van het stuur en de pedalen en andere signalen gemeten in het voertuig, zoals dwarsversnellingen). Het systeem bepaalt of de bestuurder minder geconcentreerd is, op basis van afwijkingen ten opzichte van het rijgedrag dat in het begin van het traject geregistreerd werd. Indien vermoeidheid gedetecteerd wordt, geeft het systeem een waarschuwing door weergave van een symbool via de boordcomputer en met een geluidssignaal gedurende 5 seconden. Indien de bestuurder geen pauze neemt, volgt na 15 minuten een nieuwe waarschuwing.

Anti-multicrashremfunctie

De standaard anti-multicrashremfunctie van de Golf Sportsvan werd door de grootste Duitse Automobielenclub ADAC al onderscheiden met de innovatieprijs voor veiligheid. Studies hebben aangetoond dat bij ongeveer een kwart van de ongevallen met verwondingen de eerste botsing vaak gevolgd wordt door een tweede.

Het systeem remt het de wagen na een ongeval automatisch af, om zijn resterende kinetische energie aanzienlijk te verlagen. Het wordt geactiveerd zodra de airbagsensoren een eerste botsing registreren. De vertraging wordt door de sturingseenheid van de elektronische stabiliteitscontrole ESC beperkt tot maximaal 0,6 g (net als bij de Front Assist), zodat de bestuurder meester blijft over zijn voertuig.

De bestuurder kan op elk moment de controle weer overnemen door bijvoorbeeld gas te geven en zo het systeem te deactiveren. Het systeem wordt ook uitgeschakeld indien de bestuurder zelf harder remt. De anti-multicrashremfunctie remt de auto af tot een snelheid van 10 km/u. waardoor de bestuurder na het remmanoeuvre naar een veilige plaats kan rijden.

Proactieve bescherming van de inzittenden (PreCrash)

Het PreCrash-systeem is een uitstekend voorbeeld van een technologie die vanuit de hogere klasse naar het segment van compacte wagens werd overgebracht.

Indien het systeem een potentiële ongevalsituatie herkent, wordt de veiligheidsgordel van de inzittenden voorin voorgespannen, om zo de maximale efficiëntie van de gordels en van de airbags te garanderen. In geval van een kritieke situatie, gekenmerkt door een sterk over- of onderstuur en een tussenkomst van de stabiliteitscontrole, worden daarnaast ook alle ruiten (en eventueel het open dak) nagenoeg volledig gesloten, om zo een optimale steun te bieden voor de gordijn- en zijairbags.





Adaptieve snelheidsregelaar ACC

De adaptieve snelheidsregelaar ACC, standaard op de Golf Sportsvan behalve op de 1.2 TSI van 63 kW/85 pk (die over een klassieke snelheidsregelaar beschikt), houdt automatisch een veilige afstand aan ten opzichte van voorliggende voertuigen. Binnen de vooraf ingestelde limiet past het systeem de rijnsnelheid aan het voorliggende verkeer aan, zodat de wagen niet alleen versnelt, maar ook automatisch afremt, zelfs tot volledige stilstand indien nodig. De ruimte voor de wagen wordt permanent gecontroleerd door middel van een radarsensor.

Indien de Golf Sportsvan gekoppeld is aan de DSG-versnellingsbak en het voorliggende voertuig tot stilstand vertraagt, dan remt ook de Golf Sportsvan automatisch tot stilstand. Indien de voorligger vervolgens binnen de drie seconden weer vertrekt, zet de ACC de Golf Sportsvan automatisch ook weer in beweging (Stop&Go-functie).

De ACC werkt bij snelheden tussen 30 en 160 km/u. De dynamiek van het systeem kan worden aangepast door een rijprogramma of rijprofiel (optie) te selecteren.

Front Assist

Dit standaard noodremsysteem is een software-uitbreiding van de adaptieve snelheidsregelaar ACC. Het is permanent actief en detecteert met behulp van een geïntegreerde lasersensor aan de voorzijde van de wagen het risico op een eventuele kop-staartaanrijding. Deze functie verbetert de respons van de remmen door het remcircuit voor te vullen en kan het voertuig zelfs automatisch tot stilstand afremmen. Bij snelheden lager dan 30 km/u neemt de zogenaamde stadsnoodremfunctie het over. Afhankelijk van de voertuigsnelheid en de omstandigheden kan het systeem zo de impact van een aanrijding beperken of de aanrijding zelfs vermijden.

Indien bij snelheden hoger dan 30 km/u echt gevaar dreigt, wordt de bestuurder gewaarschuwd met een optisch en akoestisch signaal, alsook door een korte remstoot, die hem aansporen om zelf in te grijpen. Indien de bestuurder het systeem 'gehoorzaamt' en remt, kan in ideale omstandigheden (responstijd, rijomstandigheden, wrijvingscoëfficiënt van het wegdek) een aanrijding met de voorligger vermeden worden. Reageert de bestuurder echter niet, dan wordt de initiële remstoot gevolgd door een automatische afremming, totdat de in het systeem vastgelegde reactietijd verstreken is. Indien de bestuurder nog steeds niet reageert, dan wordt nog sterker geremd. Als een aanrijding in dit stadium niet meer te vermijden is, zorgt de noodremfunctie ervoor dat de impact van de crash beperkt blijft.

Noodremfunctie voor de stad

Bij snelheden lager dan 30 km/u neemt dit systeem het over van de Front Assist. Die werkt volgens hetzelfde principe maar slaat de waarschuwing van de bestuurder en de initiële remstoot over.

Lane Assist (optie)

Dit systeem werkt met een camera in de voet van de binnenspiegel en een trillingsmotor in het stuur. De camera herkent de rijstrookmarkeringen en bepaalt met behulp van een specifiek algoritme en op basis van de dynamische gegevens of een eventuele afwijking van de rijstrook gevaar oplevert. Indien de wagen zijn rijstrook



dreigt te verlaten zonder dat de richtingaanwijzer is ingeschakeld, waarschuwt het systeem de bestuurder met een trilling in het stuur.

In tegenstelling tot eerdere systemen maakt het nieuwe systeem ook een permanente adaptieve rijstrookgeleiding mogelijk door middel van lichte stuurcorrecties. Indien de Golf Sportsvan zijn rijstrook verlaat of de wegmarkering overschrijdt, stuurt de Lane Assist lichtjes tegen om de wagen op het goede spoor te houden.

Progressieve stuurinrichting

Een klassieke stuurinrichting werkt met een constante overbrengingsverhouding. De progressieve stuurinrichting die als optie beschikbaar is op bepaalde motorversies, beschikt daarentegen over een variabele overbrengingsverhouding, die enerzijds het 'werk' bij het parkeren aanzienlijk verlicht, en anderzijds de bestuurder een extra dynamisch gevoel bezorgt op bochtige wegen.

De progressieve stuurinrichting onderscheidt zich in hoofdzaak van traditionele systemen door de variabele vertanding van de tandheugel, alsook door een krachtigere elektrische motor. Anders dan bij een constante overbrengingsverhouding, die steeds een compromis biedt tussen dynamiek en comfort, varieert de vertanding aanzienlijk over de lengte van de tandheugel. Resultaat: de overgang tussen een indirect stuurgedrag in de centrale zone (rechtdoor rijden) en een direct stuurgedrag (bij grotere stuurhoeken) verloopt geleidelijk en maakt een pittiger stuurgedrag mogelijk bij een dynamische rijstijl. Het feit dat er bij parkeer manoeuvres minder aan het stuur gedraaid moet worden, vertaalt zich dan weer in meer comfort.

De progressieve stuurinrichting vergt van aanslag tot aanslag slechts 2,1 stuuromwentelingen (380°), de traditionele stuurinrichting 2,75 (500°).

De snelheidsafhankelijke elektromechanische sturbekrachtiging is op de Golf Sportsvan altijd standaard.

Rijprofielselectie (optie)

Dankzij de rijprofielselectie kan de bestuurder op elk moment een rijprofiel te selecteren, om al op voorhand de verhouding tussen maximale dynamiek, maximale autonomie en maximaal comfort te bepalen. Dankzij deze functie kan een anticiperend bestuurder zich een rijstijl aanmeten die gericht is op een maximale energie-efficiëntie. Er zijn vier rijprofielen (Eco, Sport, Normaal en Individueel), plus het profiel Comfort in combinatie met de dynamische onderstelregeling DCC. In Eco-modus worden de motor, de klimaatregeling en verschillende andere bijstands-systemen aangepast om het verbruik te optimaliseren. Bij de versies met een DSG-versnellingsbak wordt deze modus gecombineerd met een vrijlooptoestand: indien de bestuurder zijn voet van het gaspedaal haalt, bijvoorbeeld bij het naderen van een verkeerslicht of indien hij bergaf rijdt, wordt de DSG losgekoppeld van de motor, die dan stationair draait. De kinetische energie van de Golf Sportsvan kan dan maximaal worden benut.

Dynamische onderstelregeling DCC (later beschikbare optie)

De dynamische onderstelregeling DCC reageert permanent op de staat van het wegdek en de rijstijl door de karakteristiek van de schokdemping eraan aan te passen. Via de toets van de rijprofielselectie of het aanraakscherm in de midden-



console kunnen drie modi geselecteerd worden: 'Normaal', 'Sport' en 'Comfort'. De 'Sport'-modus legt het accent op de rijdynamiek, terwijl de 'Comfort'-modus uiteraard het comfort ten goede komt. In de modus 'Individual' kunnen ook andere elementen met betrekking tot het rijprofiel worden aangepast.

Dynamic Light Assist (optie)

De functie Dynamic Light Assist werd ontwikkeld voor de bi-xenonkoplampen. Zodra de lichten branden, blijft het grootlicht steeds ingeschakeld. Met behulp van de geïntegreerde camera in de voet van de binnenspiegel wordt zowel voorliggend als tegemoetkomend verkeer gedetecteerd en wordt de lichtbundel van het grootlicht automatisch zo aangepast dat de andere weggebruikers niet verblind worden.

Indien het systeem bijvoorbeeld tegemoetkomend verkeer detecteert, wordt het linkergedeelte van de rijbaan verlicht door het 'dimlicht', terwijl voor de strook recht voor de wagen het grootlicht blijft ingeschakeld. Dat zorgt voor een aanzienlijk betere verlichting van de rijbaan en dus voor meer comfort en veiligheid. Deze functie maakt gebruik van een extra afscherming tussen de xenonreflector en de lens. Door de intelligent meedraaiende lichtmodule (via de dynamische bochtenverlichtingsfunctie) en de aparte sturing van de linker- en rechterkoplamp is het mogelijk om de lichtbron enkel in de verblindende zones af te schermen.

Snelheidsbordenweergave (later beschikbare optie)

Het systeem voor de herkenning van snelheidsborden geeft de maximaal toegelaten snelheid en een eventueel inhaalverbod weer op het scherm van de boordcomputer en op het scherm van het navigatiesysteem. Onderborden met specifieke bepalingen (bij regen, afhankelijk van het tijdstip van de dag, voor wagens met een aanhangwagen) worden eveneens weergegeven.

Er worden maximaal drie verkeersborden (met of zonder onderbord) tegelijk weergegeven, in logische volgorde: eerst de 'normale' snelheidsbeperking, gevolgd door specifieke of tijdelijke bepalingen. Indien het regent (wat gedetecteerd wordt door de regensensor), krijgt de bepaling 'bij regen' voorrang. Ook borden die het begin of einde van een bebouwde kom aanduiden, worden herkend. Het systeem vermeldt in dat geval de maximaal toegelaten snelheid in de bebouwde kom in het betreffende land.

Park Assist (optie)

Behalve parallel aan de trottoirrand parkeren maakt de jongste evolutie van de Park Assist het ook mogelijk om quasi automatisch dwars op de rijrichting te parkeren. Het systeem wordt geactiveerd met een druk op de toets in de middenconsole. Zodra de Park Assist-sensoren in de bumpers een parkeerplaats detecteren die voldoende groot is (bij een snelheid tot 40 km/u), kan het parkeermanoeuvre gestart worden.

De bestuurder schakelt de wagen in zijn achteruit en moet vervolgens enkel het gaspedaal en de remmen bedienen (en de wagen in zijn eerste of in de achteruitversnelling schakelen). Het systeem neemt de stuurbewegingen voor zijn rekening. De bestuurder wordt over het manoeuvre geïnformeerd door middel van geluidsignalen en een grafische weergave op het multifunctioneel scherm.



De Park Assist maakt parkeren in meerdere bewegingen en in kleine parkeerplaatsen mogelijk (voertuiglengte + 80 cm bij langsparkeren).

Voorts is er een **gloednieuwe generatie audio- en navigatiesystemen** (waaronder het highend systeem Discover Pro met WiFi-hotspot*) en een audiosysteem 'Dynaudio Excite' van 400 W, met basluidspreker en een nieuwe centrale speaker in het bovenste gedeelte van het instrumentenbord. Nog een nieuwigheid is Car-Net*, een systeem voor de online overdracht van informatie zoals bijvoorbeeld de kaartservice Google Earth™. Op het vlak van technologie vervagen de grenzen tussen de hogere klasse en het segment van compacte wagens zo steeds meer.

Duidelijke positionering

Zijn afmetingen maken duidelijk dat de Golf Sportsvan in de voetsporen van de Golf Plus treedt. Op een nog steeds compacte lengte – hij is langer de Golf maar korter dan de Variant – biedt hij een maximum aan ruimte en moduleerbaarheid. De toegenomen interieurhoogte vertaalt zich niet alleen in meer laadruimte, maar maakt ook een door vele gebruikers gewaardeerde hogere zitpositie mogelijk. Tegelijk is de Sportsvan met zijn twee zetelrijen lager dan de Touran (-56 mm excl. dakrailing), die met maximaal drie zetelrijen een andere roeping heeft.

Een reeks met groot potentieel. De voorganger van de Golf Sportsvan wist in het segment van compacte wagens een aanzienlijk marktaandeel te veroveren. Niet zonder reden: de hogere zitpositie, de betere zichtbaarheid rondom als gevolg daarvan en de verschuifbare achterbank bieden een sterk alternatief voor al wie geen nood heeft aan een klassieke monovolume. Met de Golf Sportsvan heeft Volkswagen het concept van de compacte monovolume verder verfijnd, dynamischer gemaakt en een nog aparter gezicht gegeven.

* de WiFi-hotspot en Car-Net worden later gecommercialiseerd





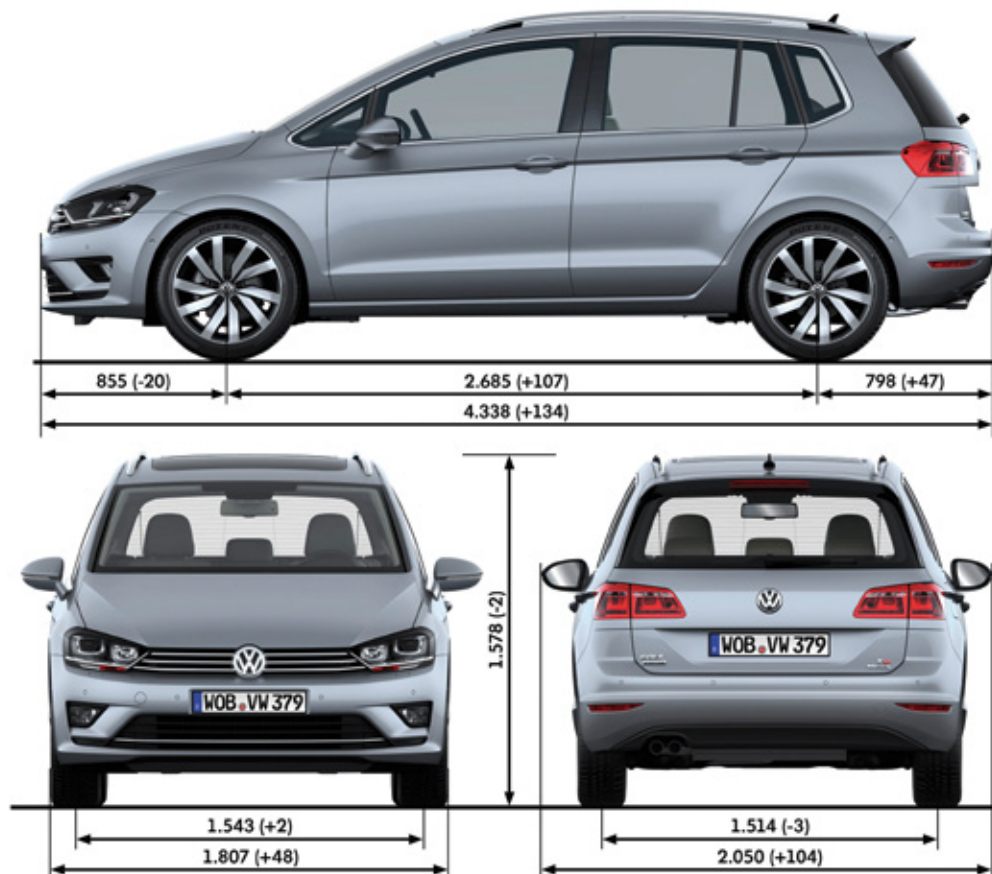
Motor-versnellingsbakcombinaties bij de lancering

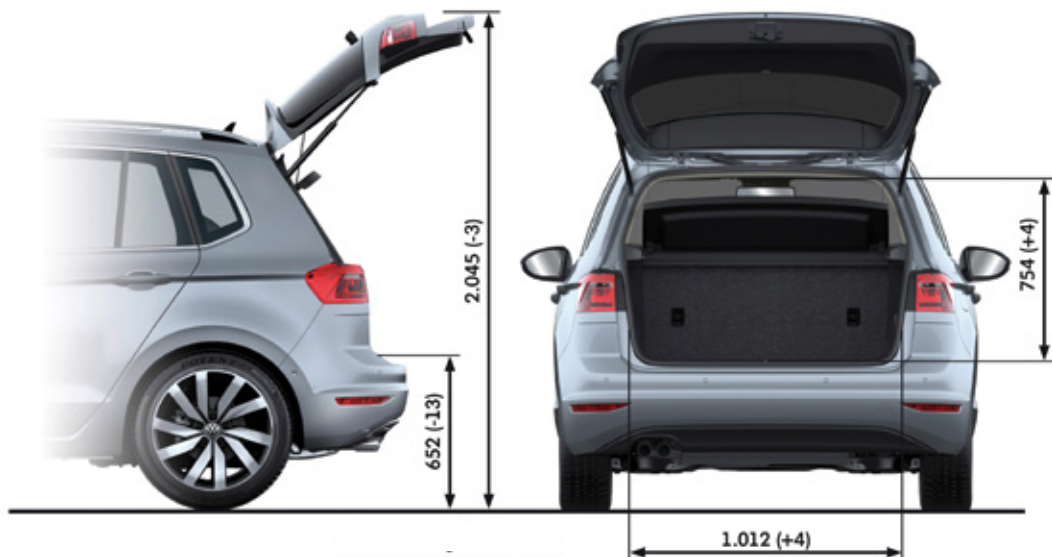
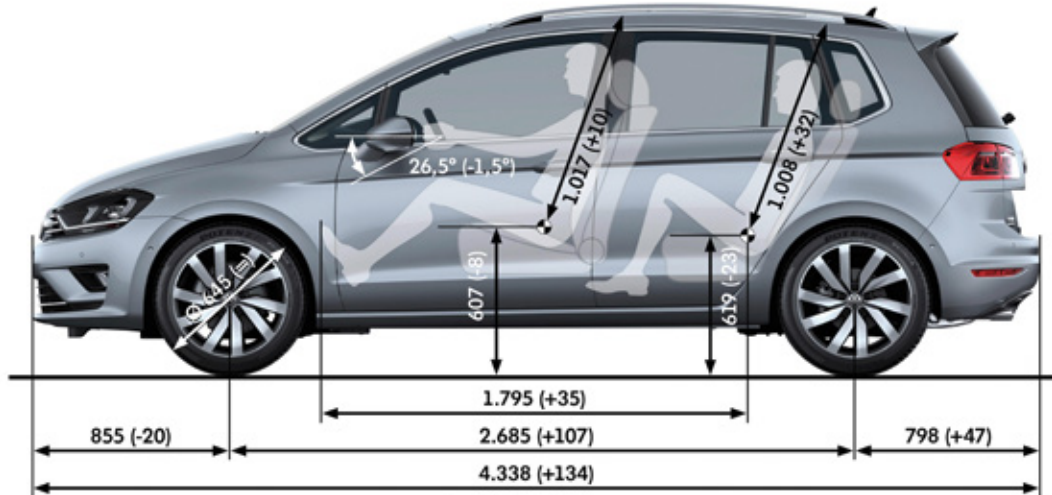
Benzine

1.2 TSI BlueMotion Technology	63 kW (85 pk)	5V
1.2 TSI BlueMotion Technology	81 kW (110 pk)	6V/DSG7
1.4 TSI BlueMotion Technology	92 kW (125 pk)	6V/DSG7
1.4 TSI BlueMotion Technology	110 kW (150 pk)	6V/DSG7

Diesel

1.6 TDI BlueMotion Technology	66 kW (90 pk)	5V
1.6 TDI BlueMotion Technology	81 kW (110 pk)	5V/DSG7
2.0 TDI BlueMotion Technology	110 kW (150 pk)	6V/DSG6





De Volkswagen-groep

De Volkswagen-groep, waarvan de hoofdzetel in Wolfsburg gevestigd is, is een van de leidende autofabrikanten wereldwijd en de grootste autoconstructeur van Europa. In 2013 verhoogde de Groep het aantal geleverde voertuigen tot 9,731 miljoen exemplaren (2012: 9,276 miljoen), wat overeenkomt met een marktaandeel van 12,8% op de wereldwijde personenwagenmarkt.

Bijna één kwart van alle nieuwe wagens in West-Europa (24,8%) is afkomstig van de Volkswagen-groep. In 2013 bedroeg de totale omzet van de Groep 197 miljard euro (2012: 193 miljard). In het boekjaar 2013 bedroeg de winst na belasting 9,3 miljard euro (2012: 21,9 miljard).

De Groep telt twaalf merken uit zeven Europese landen: Volkswagen, Audi, SEAT, ŠKODA, Bentley, Bugatti, Lamborghini, Porsche, Ducati, Volkswagen Nutzfahrzeuge (bedrijfsvoertuigen), Scania en MAN.

Ieder merk heeft zijn eigen karakter en opereert als een onafhankelijke speler op de markt. Het productspectrum gaat van motorfietsen over zuinige kleine auto's tot uiterst luxueuze wagens. In de sector van de bedrijfsvoertuigen reikt het gamma van pick-ups tot bussen en zware vrachtwagens.

De Volkswagen-groep is ook actief in andere bedrijfssectoren, met de productie van grote dieselmotoren voor maritieme en stationaire toepassingen (kant-en-klare krachtcentrales), turboladers, turbomachines (stoom- en gasturbines), compressoren en chemische reactoren. Daarnaast produceert de groep ook speciale transmissiesystemen voor voertuigen en turbines.

Daarnaast biedt de Volkswagen-groep een brede waaier aan financiële diensten aan, waaronder financiering voor handelaars en consumenten, leasing, bank- en verzekeringsdiensten en vlootbeheer.

De Groep exploiteert 106 productiesites in 19 Europese landen en in 8 landen in Amerika, Azië en Afrika. Wereldwijd staan 572.800 werknemers in voor de productie van ca. 39.350 voertuigen per dag, voor voertuigerelateerde diensten of diensten in andere bedrijfsdomeinen. De Volkswagen-groep verkoopt zijn voertuigen in 153 landen.

Het doel van de Groep is om aantrekkelijke, veilige en milieuvriendelijke wagens aan te bieden die in een steeds meer veeleisende markt kunnen concurreren en wereldwijd de norm bepalen in hun respectievelijke klasse.