



26 février 2015  
V15/09F

## Le nouveau Touran : la polyvalence réinventée pour les familles

- Un miracle de flexibilité parmi les monovolumes compacts
- Les nouveaux moteurs du Touran sont jusqu'à 19%\* plus économiques
- Le Touran à cinq et sept places dispose du plus grand coffre de sa catégorie
- Nouvelles technologies MirrorLink™, Apple CarPlay et Google Android Auto
- Les systèmes d'assistance bousculent les frontières entre segments



### Dix informations-clés sur le nouveau Touran

- Premier monovolume conçu sur la base de la nouvelle plateforme modulaire MQB destinée aux véhicules à moteur transversal.
- Grâce à la plateforme modulaire MQB, l'allongement de la carrosserie (+ 130 mm) a pu être presque entièrement répercuté sur l'empattement (+ 113 mm).
- L'empattement allongé augmente l'espace disponible à bord (le coffre gagne 48 l dans la version à cinq places).
- Avec 1.040 l, le coffre du Touran est le plus grand du segment (configuration à cinq places, chargement jusqu'au toit et jusqu'au dos de la deuxième rangée).
- Jusqu'à 62 kg de moins malgré une longueur extérieure en nette augmentation.
- Le nouveau système de sièges rabattables à plat (« Fold Flat ») du monovolume cinq ou sept places est entièrement modulable et d'une grande facilité d'utilisation.
- Les nombreux espaces de rangement (jusqu'à 47) et la nouvelle climatisation « Pure Air Climatronic » font du Touran le partenaire idéal au quotidien.
- Nouvelle gamme de systèmes d'infodivertissement, pour la première fois avec MirrorLink™, CarPlay (Apple) et Android Auto (Google).
- L'offre de systèmes de confort et d'assistance est la plus riche du segment.
- Les moteurs TSI et TDI sont plus économiques dans une mesure qui peut atteindre 19%\*. Le Touran 1.6 TDI avec boîte DSG consomme seulement 4,1 l/100 km\*.

\* Valeurs provisoires.



### Le nouveau Touran en résumé

Volkswagen dévoile aujourd'hui la nouvelle génération entièrement remaniée du Touran, cette voiture polyvalente vendue à ce jour à environ 1,9 million d'exemplaires en Europe, en Asie et en Afrique. Selon Heinz-Jakob Neußer, membre du directoire de la marque Volkswagen en charge du Développement, « *le nouveau Touran est le premier monovolume conçu sur la base de la nouvelle plateforme modulaire MQB de Volkswagen. Il en résulte de nombreux avantages en termes de conception et de construction, notamment des proportions beaucoup plus puissantes à l'extérieur avec un empattement étonnamment long, des porte-à-faux très courts et une habitabilité exemplaire* ». Comme sur d'autres modèles qui utilisent la plateforme MQB, Volkswagen a pu du même coup alléger le nouveau Touran. « *Et ce* », précise M. Neußer, « *malgré une longueur extérieure augmentée de 130 mm et des exigences renforcées en matière de sécurité et de confort. La nouvelle génération a perdu jusqu'à 62 kg par comparaison avec la version précédente.* » Ces avancées dans le domaine de la réduction de poids sont dues à l'emploi de technologies de construction allégée innovantes au niveau de la chaîne cinématique et de la carrosserie.

**Une consommation réduite dont la baisse peut atteindre 19%\***. La perte de poids a une incidence directe sur la consommation. Tout comme la pénétration dans l'air. Le Cx a été ramené à 0,296, un résultat étonnamment bon pour un monovolume familial. À côté de cela, ce sont les moteurs turbo qui valent au Touran millésime 2015 de s'imposer sur le marché comme l'un des monovolumes les plus vifs et les plus respectueux de l'environnement. Nouveaux ou remaniés, ils affichent tous une puissance en hausse. Les deux moteurs à essence de 81 kW (110 ch) et 110 kW (150 ch) et les deux diesels de 81 kW (110 ch) et 110 kW (150 ch) consomment jusqu'à 19%\* en moins. Le moteur diesel de base, le Touran 1.6 TDI de 110 ch avec boîte DSG à 7 rapports, se contente en moyenne de 4,1 l/100 km\*. Du côté des moteurs à essence, le plus économique est le 1.4 TSI de 150 ch associé à la boîte DSG à 7 rapports (optionnelle), avec 5,4 l/100 km en moyenne. Les systèmes « Stop-Start » et de récupération sont présents de série.

\* Valeurs provisoires.



Les nouveaux sièges « Fold Flat ». Les designers ont également complètement remanié l'habitacle, très luxueux. Là encore, le poids a été abaissé, et ce, grâce à des sièges « Fold Flat » de conception nouvelle. Les sièges de la deuxième rangée, en particulier, se sont notablement allégés. Désormais, ils affleurent quasiment la surface de chargement une fois rabattus. Le Touran offre un maximum d'espace pour une empreinte au sol minimale. Même avec cinq personnes à bord, la voiture peut encore accueillir 1.040 l de bagages (chargement jusqu'au toit). Plus de problèmes pour partir en vacances à cinq.

**High-tech pour plus de sécurité et de confort.** Proposé en tant que traction avant, le Touran est l'un des monovolumes les plus sûrs au monde. Il le doit à une carrosserie à sécurité optimisée à base d'aciers extrêmement rigides (la rigidité statique de la carrosserie gagne environ 25%), à ses airbags (neuf au maximum) et à un châssis très neutre avec des roues à suspension indépendante, le tout étant doublé d'un arsenal de nouveaux systèmes d'assistance d'une ampleur sans équivalent dans ce segment. Parmi les nouveaux assistants proposés figurent le système de freinage « anti-multi-collision », le régulateur de vitesse adaptatif ACC et le « Front Assist » avec freinage d'urgence en ville, tous trois de série, ainsi que l'assistance en situation d'embouteillage, la protection proactive des occupants, le système « Side Assist » avec assistant de sortie de place de stationnement et le « Trailer Assist » (assistant aux manœuvres avec remorque), proposé pour la première fois sur un monovolume. D'autres systèmes innovants accentuent le confort, dont le système d'ouverture et de fermeture électriques du hayon, la fonction d'ouverture automatique du hayon « Easy Open » (déclenchement d'un mouvement du pied), le sélecteur du profil de conduite et de puissants phares à DEL.

**Des phares à DEL pour remplacer les phares au xénon.** Les phares à DEL (feux de croisement, feux de route et feux de jour), disponibles en option, remplacent la technologie xénon sur le nouveau Touran. Ils disposent d'un éclairage dynamique des virages et (en option) du réglage adaptatif des feux de route, allumés en permanence (« Dynamic Light Assist »).

**Système d'infodivertissement modulaire.** Volkswagen a entièrement remanié les systèmes d'infodivertissement à bord du Touran. Les cinq systèmes audio et de





radionavigation qui composent la gamme appartiennent à la deuxième génération du système d'infodivertissement modulaire (MIB) et disposent tous d'un écran tactile (de 5 à 8 pouces). Les trois appareils haut de gamme peuvent également être commandés avec un système audio Dynaudio. Tous trois bénéficieront du nouveau système « App Connect », qui intègre les plateformes CarPlay (Apple) et Android Auto (Google).

**« App Connect » avec CarPlay et Android Auto.** Dans sa nouvelle version, le Touran sera disponible pour la première fois avec l'interface MirrorLink™. Le procédé MirrorLink™ a été mis au point dans le cadre d'un consortium industriel qui réunit des constructeurs automobiles et des fabricants de smartphones (notamment Samsung, HTC, Sony et LG). MirrorLink™ est également disponible pour les modèles Polo, Golf, Golf Sportsvan et Passat. Au-delà, et c'est une véritable innovation, Volkswagen enrichira la gamme des plateformes de smartphones dès le lancement du Touran en y ajoutant les interfaces CarPlay et Android Auto. À l'instar de MirrorLink™, elles servent à afficher et à utiliser les applications depuis l'écran tactile du système d'infodivertissement. Volkswagen regroupe la palette des systèmes couverts par CarPlay, Android Auto et MirrorLink™ sous l'entité « App Connect ». Le nouveau Touran offre ainsi un maximum de connectivité.



**Apple CarPlay.** Grâce au système CarPlay d'Apple, les possesseurs d'un iPhone 5, 5c, 5s, 6 et 6 Plus peuvent utiliser de nombreuses applications de leur smartphone via le système d'infodivertissement du nouveau Touran. Là encore, les programmes du smartphone sont affichés par duplication. CarPlay envoie les applications iPhone « Téléphone », « Messages », « Plans » et « Musique » vers le système d'infodivertissement par liaison USB. Les applications sont commandées soit depuis l'écran tactile du Touran, soit via le système de commande vocale « Siri » d'Apple.

**Android Auto.** Android Auto a été mis au point par Google pour les smartphones Android. Comme dans le cas de MirrorLink™ et de CarPlay, certaines applications du téléphone portable sont affichées à l'écran tactile du système d'infodivertissement. L'interface utilisée est un câble USB. Parmi les nombreuses applications qui



peuvent être intégrées via Android Auto figurent notamment Google Maps, Google Play Music, WhatsApp et Spotify. En plus de l'utilisation par écran tactile, Android Auto permet également de piloter de nombreuses applications via la commande vocale Google Voice (celle-ci est activée par l'intermédiaire d'une touche sur le volant multifonction).

**Des détails bien pensés.** Les systèmes d'assistance et d'infodivertissement ne sont pas seuls à témoigner du fait que cette voiture a été intelligemment pensée jusque dans les moindres détails. On mentionnera par exemple les 47 espaces de rangement possibles répartis dans l'habitacle (dont le grand bac amovible à l'intérieur de la « Jumbo Box », sous l'accoudoir central) ou bien le dispositif d'éclairage de coffre détachable d'un simple clic pour être utilisé comme lampe de poche. La climatisation, elle aussi, a été intelligemment repensée. La nouvelle climatisation automatique à trois zones répond à l'appellation de « Pure Air Climatronic » et utilise une nouvelle technologie de filtrage. Un capteur de qualité d'air et un filtre biogène actif maintiennent la qualité de l'air à un niveau constamment élevé et empêchent la pénétration de substances polluantes dans l'habitacle, y compris les spores de champignon et les allergènes. Une technologie unique à ce jour.

**Un confort accru de série.** Le monovolume sera proposé en deux finitions : Trendline et Highline. En plus d'équipements tels que la climatisation, les sièges « Fold Flat », le régulateur de vitesse adaptatif ACC, le système « Front Assist » avec freinage d'urgence en ville et les airbags (jusqu'à neuf), la finition de base, Trendline, se distingue notamment par un moteur TSI plus puissant (de 110 ch, contre 105 auparavant), des habillages de montant de porte en noir brillant, des points d'ancrage ISOFIX à tous les sièges arrière, la détection de bouclage de ceinture aux deuxième et troisième rangées de sièges, des ouïes de ventilation et un combiné d'instruments cerclés d'un jonc chromé, un couvre-coffre (pouvant être rangé) à ouverture « confort », de nombreux systèmes de sécurité active (dont le XDS et le système de freinage « anti-multi-collision »), le nouveau système audio « Composition Touch » et le frein de stationnement électromécanique, également nouveau.





Le niveau de finition Highline inclut quant à lui des détails tels que l'encadrement chromé des vitres latérales, des jantes de 16 pouces en alliage léger, un éclairage d'ambiance et une nouvelle climatisation automatique à trois zones (avec module de commande dans la deuxième rangée de sièges).

Pour la première fois, le Touran peut être équipé de phares à DEL. Et, pour une touche de sportivité supplémentaire, les packs extérieur et intérieur « R-Line » sont disponibles pour le niveau de finition Highline.

**Commercialisation en octobre.** Le nouveau Touran arrivera en Belgique au mois d'octobre. Par la suite, la production de l'usine de Wolfsburg montera très rapidement en régime afin de livrer le Touran aux premiers clients de tous les autres marchés avant la fin de l'année 2015. L'objectif est d'augmenter sa part de marché au niveau international, à l'image de l'Allemagne, où le monovolume compact de Volkswagen est le numéro 1 de son segment depuis les tout débuts de la première génération.

### **La carrosserie.**

**Dimensions.** Volkswagen propose l'une des gammes de monovolumes les plus diversifiées et les plus attrayantes au monde avec la Golf Sportsvan, le Touran et le Sharan, le Caddy et le Multivan. Ces cinq modèles se complètent en termes de positionnement et couvrent un éventail d'utilisations extrêmement large. Placé entre le Caddy et le Sharan, le Touran nouvelle génération affiche désormais une longueur de 4.527 mm (+ 130 mm). Il reste pourtant l'un des plus compacts de sa catégorie, tout en offrant le plus grand volume de coffre. Cette spaciosité maximale pour une emprise au sol minimale est à mettre au crédit de l'innovante plateforme modulaire MQB pour véhicules à moteur transversal, au même titre que tous les avantages pratiques qui en découlent pendant la conduite et lors de manœuvres. Grâce à la capacité de la plateforme MQB, le gain en longueur extérieure a dans une grande mesure pu être répercuté sur l'empattement, qui mesure désormais 2.791 mm (+ 113 mm). Et un empattement plus long se traduit automatiquement par plus d'espace à bord. La carrosserie du nouveau Touran fait 1.814 mm de large (+ 41 mm, hors rétroviseurs extérieurs) et 1.628 mm de haut (- 6 mm, railing de toit non compris). L'augmentation de la longueur et de la largeur, d'une part, et l'abaissement de la ligne de toit, d'autre part, engendrent des proportions beaucoup plus dynamiques. Il ne restait plus aux designers qu'à en tirer parti.

**Design.** Avec sa longueur et son empattement en hausse, le nouveau Touran présente une allure plus élancée et gagne en maturité. Les designers ont su faire évoluer le volume de son prédécesseur en recourant à des surfaces sculpturales modernes, à des jeux de lumière captivants et à des horizontales finement ciselées. Tout cela confère à la carrosserie un surcroît d'expressivité. Pour autant, le nouveau Touran a beau afficher des proportions plus dynamiques et affûtées, il n'en assume pas moins ce qu'il est : un monovolume pratique et haut de gamme qui offre un maximum de place.

**L'avant.** De nombreux éléments à l'horizontalité marquée structurent très finement la partie avant tout en renforçant visuellement l'impression de largeur. Toutes les lignes se marient harmonieusement et logiquement. Ainsi, les lamelles de la calandre se prolongent dans les phares pour y constituer une entité cohérente et autonome. Les phares eux-mêmes sont beaucoup plus effilés et s'étirent davantage sur trois dimensions, mordant largement sur les flancs. Le Touran est le premier monovolume de Volkswagen à pouvoir être commandé avec des phares à DEL en option.



**Le profil.** Les puissantes arches de roue et les éléments stylistiques horizontaux impriment un grand dynamisme au profil. De côté, le Touran se distingue de son devancier par un bandeau vitré plus bas au graphisme plus marquant. Il s'étire du montant de pare-brise jusqu'à l'arrière, au niveau des montants de custode. Autre élément-clé de la silhouette, la ligne dite « de caractère » traverse les poignées de porte, greffées avec précision sur la carrosserie. On a ainsi l'impression que cette ligne et les poignées fusionnent au sein d'un même trait. Élément stylistique typique de la marque Volkswagen, la ligne de caractère contribue à structurer les surfaces.

**L'arrière.** Formant un bord de fuite aérodynamique, une ligne supplémentaire traverse la partie arrière au niveau de l'emblème VW et se prolonge dans les blocs optiques (à DEL en option). Le support de plaque d'immatriculation trapézoïdal et les feux arrière qui mordent largement sur les flancs renforcent l'impression de largeur et l'allure sympathique de l'arrière. Quant aux réflecteurs, leur positionnement très bas et fortement écarté contribue à abaisser encore le centre de gravité visuel. Un diffuseur stylisé de couleur noire parachève l'arrière vers le bas.

### **Le nouvel intérieur**

**Sièges « Fold Flat » à configuration modulable.** Un monovolume ne peut avoir de succès que si son habitacle correspond le plus parfaitement possible aux attentes des occupants. C'est l'un des secrets de la réussite du Touran, et la nouvelle version de ce modèle à succès va encore plus loin sur ce point. Aucun aspect du modèle précédent n'a échappé à une remise en question critique. La qualité de finition et l'ergonomie ont fait un bond en avant. Les sièges « Fold Flat » jouent un rôle-clé dans l'habitacle : les sièges individuels (jusqu'à cinq) des deuxième et troisième rangées, de même que le dossier du siège du passager avant (Highline), peuvent se rabattre, formant en quelques secondes une surface de chargement entièrement plane. Pour pouvoir exploiter tout le volume de chargement de 1.857 l (mesuré jusqu'au toit et jusqu'aux dossiers des sièges avant), il suffit de rabattre le dossier des deuxième (3 dossiers) et troisième (2 dossiers) rangées de sièges à l'aide de la dragonne correspondante. Les sièges sont alors entièrement escamotés dans le plancher, formant une surface plane sur toute la longueur. Dans le cas de la deuxième rangée, rabattre les sièges peut se faire depuis les côtés. Quant aux sièges de la troisième rangée, ils peuvent être escamotés ou redressés depuis le coffre, avec la même simplicité.



**Un habitacle sensiblement plus long.** L'une des caractéristiques principales du nouveau Touran est l'allongement de 63 mm de son habitacle, qui atteint 1.779 mm. C'est là le fruit des avantages conceptuels de la plateforme modulaire MQB. En effet, l'allongement de la carrosserie de 130 mm par comparaison avec la version précédente bénéficie pour l'essentiel à l'habitacle via l'allongement de l'empattement (+ 113 mm). Cela se ressent au niveau des trois rangées de sièges.



**Planche de bord, instruments et utilisation.** La planche de bord du Touran a été réaménagée et orientée davantage vers le conducteur. La partie supérieure de la planche de bord présente un revêtement à texture souple et douce et inclut un compartiment de rangement verrouillable. À l'avant du levier de changement de vitesse se trouve un espace de rangement qui peut accueillir en option un boîtier de couplage. Ce dernier fait office d'interface-relais et permet la liaison par induction du smartphone rangé dans le boîtier à l'antenne extérieure de la voiture. D'autres espaces de rangement sont présents à la gauche des nouveaux instruments aux cadrans ronds (« tubes » sport) et au niveau des pieds du passager avant (pour tablettes). Le niveau de finition Highline inclut de série un éclairage d'ambiance ; pour la première fois, il n'est pas seulement présent dans les contre-portes et dans la zone des pieds, mais aussi dans la zone périphérique du très grand toit coulissant panoramique (superficie de 1,34 m<sup>2</sup>, contre 1,15 m<sup>2</sup> précédemment), disponible en option. Le store pare-soleil fermé est ainsi éclairé indirectement.

**Première rangée de sièges (sièges conducteur et passager).** Le conducteur et le passager avant sont assis à 625 mm au-dessus du niveau du sol (pour rappel : 496 mm dans la Golf GTI). Par comparaison avec la version précédente, la colonne de direction est légèrement plus inclinée et le volant (chauffant en option) plus droit pour une prise en main plus sportive. En version Highline, le Touran est doté d'une tablette rabattable au dos des sièges avant.

**Deuxième rangée de sièges (trois sièges individuels).** L'allongement de l'empattement bénéficie également aux passagers de la deuxième rangée de sièges. Ils profitent en effet d'une plage de réglage en approche portée à 200 mm (+ 40 mm).



L'inclinaison des dossiers est également réglable, et ce, sur trois positions. Lorsque les places de la deuxième rangée sont occupées, l'affichage du statut de bouclage de ceinture signale au conducteur si les passagers présents sont tous attachés ou non. Le Touran bénéficie pour la première fois d'un chauffage des sièges et d'une climatisation automatique à trois zones à l'arrière (« Pure Air Climatronic » en option). Un accoudoir pour les places extérieures, intégré au siège central, fait également son apparition. Des stores latéraux intégrés aux portes peuvent être commandés en option pour protéger du soleil les occupants, notamment les jeunes enfants. L'adoption des sièges « Fold-Flat » a également permis d'améliorer l'ergonomie d'assise et la garde au toit (+ 6 mm). Avec une largeur aux coudes de 1.518 mm, le Touran permet d'installer côte à côte trois sièges enfant, contrairement à beaucoup d'autres monovolumes. Pour ce faire, les trois sièges de la deuxième rangée (tout comme les deux sièges de la troisième rangée) sont dotés de points d'ancrage ISOFIX avec système Top Tether.

**Troisième rangée de sièges (deux sièges individuels).** La troisième rangée offre deux sièges individuels supplémentaires. Là encore, le dégagement aux genoux s'est amélioré (+ 54 mm). L'accès à ces places et la sortie du véhicule ont également été optimisés, puisque la deuxième rangée de sièges est dotée d'une fonction « Easy-Entry » qui permet de basculer les sièges vers l'avant. La garde au toit gagne 13 mm.

**Coffre.** Tous les sièges arrière ainsi que le dossier du siège du passager avant (Highline) peuvent être rabattus de manière à former une surface de chargement plane et personnalisable. Lorsque le Touran en configuration cinq places est chargé jusqu'à la deuxième rangée de sièges et jusqu'au toit, son coffre présente un volume de 1.040 l. Dans ce cas, un filet de séparation pourra être tendu à l'arrière des sièges. Si ce filet est fixé derrière le dossier des sièges avant, le volume disponible est porté à 1.980 l. Les chiffres correspondants en configuration sept places sont de respectivement 917 l et 1.857 l. Le Touran Highline est doté d'un double plancher de coffre dans sa version cinq places. De plus, un système de rangement du coffre est disponible en option pour le Touran cinq et sept places. Ce nouveau système de rails permet de déplacer entre deux barres un filet tendu que l'on pourra utiliser comme sac ou espace de rangement.

### Moteurs et boîtes de vitesses.

**Deux TSI et deux TDI.** Le nouveau Touran arrivera sur le marché avec une gamme de quatre motorisations : deux moteurs à essence (TSI) et deux diesels (TDI). Tous sont des quatre cylindres à injection directe avec suralimentation par turbo conformes à la norme Euro 6 en matière d'émissions. Le système « Stop-Start » et la récupération d'énergie à la décélération sont généralisés. Tous les moteurs peuvent être associés à une boîte automatisée à double embrayage DSG.

### Combinaisons moteur/boîte de vitesses (sous réserve)

Essence		
1.2 TSI de 81 kW (110 ch)	Boîte manuelle à 6 rapports	-
1.4 TSI de 110 kW (150 ch)	Boîte manuelle à 6 rapports	Boîte DSG-7
Diesel		
1.6 TDI de 81 kW (110 ch)	Boîte manuelle à 6 rapports	Boîte DSG-7
2.0 TDI de 110 kW (150 ch)	Boîte manuelle à 6 rapports	Boîte DSG-6



## Les nouveaux systèmes d'assistance

**Un monovolume high-tech.** Parmi les nouveaux systèmes d'assistance désormais disponibles sur le Touran figurent de série le système de freinage « anti-multi-collision », le « Front Assist » avec freinage d'urgence en ville et le régulateur de vitesse adaptatif (ACC). Parmi les options, on trouve un détecteur de somnolence, l'aide au stationnement « Park Assist », un système proactif de protection des occupants, le système « Side Assist » avec assistant de sortie de place de stationnement et le « Trailer Assist » (assistant aux manœuvres avec remorque), proposé pour la première fois sur un monovolume. Les caractéristiques des systèmes sont détaillées ci-après.

**« Trailer Assist ».** Les manœuvres en marche arrière avec une remorque présentent de grandes difficultés même pour les conducteurs les plus chevronnés. Pour entrer en marche arrière dans une allée perpendiculaire à la chaussée avec une remorque, le conducteur doit s'arrêter à un endroit approprié, puis engager la marche arrière et appuyer sur une touche afin d'activer le système.

Les trajectoires actuelle et potentielle sont visualisées sur le tableau de bord. Cela se fait au moyen d'algorithmes de traitement d'images appliqués aux données fournies par la caméra de recul, qui surveille et évalue l'angle d'articulation formé par la voiture et l'attelage. Grâce à la capture optique de l'angle d'articulation, le calcul de l'angle de braquage se fait indépendamment du type d'attelage ou de timon.

L'interrupteur des rétroviseurs électriques, qui fait dans ce contexte office de « joystick », permet de régler en continu l'orientation de la remorque. L'angle requis est atteint par pilotage automatique de la direction électromécanique de la voiture. Il est possible à tout moment de corriger la trajectoire souhaitée. Pendant toute la durée de la manœuvre, le conducteur ne se charge que de l'accélération et du freinage.

**« Side Assist » avec assistant de sortie de place de stationnement.** Volkswagen a élargi l'étendue des fonctions du « Side Assist » à l'assistant de sortie de place de stationnement. Le système permet d'éviter des accidents graves, et ce, en particulier dans deux situations. Sur autoroute, il détecte les véhicules qui se trouvent à côté du Touran, dans l'angle mort du rétroviseur, ou qui s'en approchent par l'arrière. Le conducteur en est averti, réduisant le risque lorsque l'on projette de dépasser. En cas de marche arrière pour sortir d'un emplacement de stationnement, la sensorique détecte même les véhicules en approche latérale, autrement « invisibles ».

Le « Side Assist » avec assistant de sortie de place de stationnement recourt à une nouvelle génération de capteurs radar. Actif à partir de 10 km/h, le « Side Assist » surveille une zone qui s'étend jusque 70 m derrière le Touran au moyen de deux capteurs radar (intégrés au pare-chocs arrière).

Si un véhicule se trouve à côté du Touran ou s'en approche par l'arrière, le clignotement d'une DEL dans le rétroviseur du côté correspondant le signale. Si, à ce moment-là, le conducteur manifeste son intention de changer de bande en activant le clignotant du côté du véhicule détecté, cela déclenche le clignotement du témoin « Side Assist » au tableau de bord pour inciter le conducteur à regarder dans les rétroviseurs.

Si, en plus du « Side Assist », la voiture est équipée du « Lane Assist », qui utilise, lui, une caméra, le fait de braquer vers le côté à risque déclenche la même mise en garde (même si le clignoteur n'est pas mis), qui s'accompagne d'un contrebraquage



actif si le Touran entame un changement de bande de circulation. Il va de soi que, dans ce cas aussi, le conducteur reste maître à bord et qu'il peut passer outre l'intervention du système en agissant sur le volant.

L'assistant de sortie de place de stationnement révolutionne les sorties en marche arrière d'emplacements perpendiculaires à la chaussée. Il détecte les véhicules en approche latérale. Le module sensorique de l'assistant de sortie de place de stationnement, qui fait appel à la technologie radar, détecte les objets jusqu'à 50 m de distance. Il est activé lorsqu'on passe la marche arrière ou, si la voiture est équipée du « Park Distance Control » optionnel, lorsque celle-ci se met en mouvement. La détection d'un risque génère une alerte « étagée » sous la forme d'un affichage visuel optionnel généré au niveau de la plateforme modulaire d'infodivertissement (MIB), suivi d'une alerte sonore, puis, en cas de collision imminente, d'un freinage automatique.

Le « **Front Assist** » (de série) prévient le conducteur et freine automatiquement le véhicule en cas de risque de télescopage. En dessous de 30 km/h, le système de freinage d'urgence en ville prend le relais. Il fonctionne selon le même principe, mais en sautant certaines étapes du processus.

Dans le cas du régulateur de vitesse adaptatif « **Adaptive Cruise Control** » (ou ACC en abrégé, également de série), actif à des vitesses comprises entre 30 et 160 km/h, un capteur radar contrôle la distance qui sépare la voiture des véhicules qui la précèdent et mesure leur vitesse relative. Utilisé avec la boîte DSG, l'ACC peut également ralentir jusqu'à l'arrêt la voiture, par exemple dans les files ou dans les embouteillages. Après validation par le conducteur, l'ACC relance la voiture automatiquement en association avec la DSG. Le système ACC respecte la vitesse choisie ainsi qu'une distance de sécurité prédéfinie, ralentissant ou accélérant la voiture automatiquement en fonction de ces éléments. La dynamique du processus peut être modulée en sélectionnant l'un des programmes de conduite ou un profil de conduite disponible en option.

**Freinage « anti-multi-collision ».** Le système de freinage « anti-multi-collision » est l'un des équipements technologiques haut de gamme qui dotent de série les modèles basés sur la plateforme modulaire MQB de Volkswagen. Le système freine automatiquement le véhicule accidenté afin de réduire significativement son énergie cinétique restante. Le déclenchement du dispositif est basé sur la reconnaissance d'une première collision par la sensorique des airbags. Le ralentissement est limité à maximum 0,6 g (équivalent à celui généré par le « Front Assist ») par le dispositif de gestion du système de contrôle électronique de la stabilité (ESC), de sorte que le conducteur reste maître de sa voiture.

La personne au volant peut à tout moment « prendre la main », par exemple en accélérant, ce qui désactive le système. Ce dernier se coupe aussi au cas où le conducteur freine lui-même avec une intensité supérieure. L'assistant ralentit la voiture jusqu'à la vitesse de 10 km/h, une allure qui permet de la diriger vers un lieu sûr après la manœuvre de freinage.

**Protection proactive des occupants.** Si le système détecte une situation d'accident potentiel, la ceinture de sécurité des occupants avant est prétendue afin de garantir l'efficacité maximale des ceintures et des airbags. En cas d'instabilité critique, caractérisée par un survirage ou un sous-virage prononcé et une intervention du système de stabilisation, la prétension des ceintures s'accompagne d'une fermeture quasi complète des vitres (et du toit ouvrant). Dans cette position, ces éléments offrent un appui optimal aux airbags rideaux et latéraux.



## Les nouveaux systèmes de confort

« Easy Open ». Si la voiture dispose du « Keyless Access » (dispositif de [dé]verrouillage et de démarrage « clé en poche »), un simple mouvement du pied à proximité de l'arrière du véhicule déclenche l'ouverture du hayon. L'interface homme-machine est un capteur d'approche dans la zone du pare-chocs qui reconnaît le « coup de pied » virtuel.

**Sélection du profil de conduite.** Quatre profils de conduite (« Éco », « Sport », « Normal » et « Individuel ») sont disponibles, auxquels s'ajoute le profil « Confort » en combinaison avec la régulation adaptative du châssis DCC. En mode « Éco », le moteur, la climatisation et plusieurs autres organes auxiliaires sont gérés de façon à optimiser la consommation. Dans le cas des voitures dotées d'une boîte DSG, ce mode est associé à une fonction de « roue libre » : si le conducteur lève le pied de l'accélérateur, par exemple à l'approche d'un feu ou dans une pente légère, la DSG va se désaccoupler du moteur, qui tournera alors au ralenti. L'énergie cinétique de la Golf Sportsvan pourra ainsi être exploitée au maximum. En mode « Sport », la suspension est raffermie afin de réduire les mouvements de carrosserie, le moteur a des reprises plus vigoureuses et les points de changement de vitesse de la boîte DSG sont plus dynamiques.

**Frein de stationnement électromécanique.** Le traditionnel levier de frein à main, tel qu'on le trouvait sur la génération précédente, est remplacé par un bouton de commande et une touche « Auto Hold » sur la console centrale. Le frein de stationnement électromécanique présente de nombreux avantages : la suppression du levier de frein à main libère de la place au niveau de la console centrale et le frein se desserre automatiquement lorsque la voiture se met en mouvement, ce qui facilite considérablement les démarrages en côte. Enfin, la fonction « Auto-Hold » empêche la voiture de reculer ou d'avancer de manière incontrôlée lorsqu'elle est à l'arrêt sur une pente.

---

## Le Groupe Volkswagen

*Le Groupe Volkswagen, dont le siège est à Wolfsburg, compte parmi les plus importants constructeurs automobiles du monde et occupe la tête du marché en Europe. En 2013, ses livraisons ont augmenté pour atteindre 9,731 millions d'exemplaires (2012 : 9,276 millions), ce qui correspond à une part de 12,8% du marché mondial des voitures particulières.*

*Presque un quart de toutes les voitures neuves (24,8%) immatriculées en Europe de l'Ouest provient du Groupe Volkswagen. En 2013, le chiffre d'affaires du Groupe était de 197 milliards d'euros (2012 : 193 milliards). Pour l'exercice 2013, le bénéfice après impôts a progressé pour s'établir à 9,3 milliards d'euros (2011 : 21,9 milliards).*

*Le Groupe compte douze marques, produites dans sept pays européens : Volkswagen, Audi, SEAT, ŠKODA, Bentley, Bugatti, Lamborghini, Porsche, Ducati, Volkswagen Nutzfahrzeuge (véhicules utilitaires), Scania et MAN.*

*Chaque marque a son propre caractère et agit en tant qu'acteur indépendant sur le marché. L'offre de véhicules va des motos aux voitures de prestige en passant par les citadines à vocation économique. Dans le secteur des utilitaires, la gamme s'étend des pick-up aux bus et poids lourds.*

*Le Groupe Volkswagen est également actif dans d'autres domaines industriels avec la production de gros moteurs diesel destinés à des applications marines ou stationnaires (centrales prêtes à l'usage), de turbocompresseurs, de turbomachines (turbines à vapeur et à gaz), de compresseurs et de réacteurs chimiques. Par ailleurs, le Groupe produit des systèmes de transmission spéciaux pour véhicules et pour turbines, notamment.*

*A côté de cela, le Groupe Volkswagen propose un large éventail de services financiers parmi lesquels les formules de financement pour les commerçants et les clients, le leasing, les opérations bancaires et d'assurance, ainsi que la gestion de flottes.*

*Le Groupe exploite 106 sites de production dans 19 pays européens et dans 8 pays d'Amérique, d'Asie et d'Afrique. Chaque jour, 572.800 personnes travaillent à la production de quelque 39.350 véhicules ou sont actives dans le domaine de la prestation de services liés à l'automobile, voire dans d'autres branches d'activité. Le Groupe Volkswagen vend ses véhicules dans 153 pays.*

*L'objectif du Groupe est de proposer des voitures attrayantes, sûres et respectueuses de l'environnement, concurrentielles dans un marché toujours plus exigeant et qui s'imposent en tant que références dans leurs classes respectives.*