



12 février 2014
V14/07F

La nouvelle génération de la Polo présente de nouvelles motorisations, de nouvelles technologies et un nouveau look

- Les nouveaux moteurs Euro 6 sont jusqu'à 21% plus sobres et se signalent par leur grande vivacité
- Les nouveaux systèmes d'assistance et d'infodivertissement abolissent les frontières entre segments
- « Front Assist » de série en Belgique



Avec presque 14 millions d'exemplaires produits, la Volkswagen Polo est l'une des voitures les plus vendues au monde. La nouvelle génération de ce modèle à succès bénéficie d'une revalorisation technique majeure, notamment grâce à de nouveaux moteurs Euro 6 et à des systèmes d'assistance et d'infodivertissement inédits. Du côté des motorisations, par exemple, toute la gamme a été renouvelée, permettant d'économiser jusqu'à 21% sur la consommation. La nouvelle Polo TDI BlueMotion, de son côté, établit un nouveau record : avec une consommation moyenne de 3,2 l/100 km (à laquelle correspondent des émissions de CO₂ de 82 g/km), elle est l'une des voitures les plus économiques. Pour la première fois, Volkswagen proposera un modèle BlueMotion à moteur essence à l'automne avec la Polo TSI BlueMotion. Dans cette configuration, elle consommera seulement 4,1 l/100 km (94 g/km de CO₂) en moyenne.

Un niveau de confort et de sécurité digne des segments supérieurs. À l'automne, la citadine de Volkswagen sera l'une des premières compactes à être dotée de phares « tout-DEL » au visuel particulièrement marquant.



La nouvelle Polo offre un comportement directionnel amélioré grâce à une nouvelle direction assistée électromécanique. Volkswagen propose en option le nouveau châssis « Sport Select », qui, grâce à des amortisseurs réglables électroniquement d'une simple pression sur un bouton, permet de choisir entre deux caractéristiques de réglage. Parallèlement, la Polo hérite de nombreux systèmes d'assistance qui appartenaient jusque-là au segment de la Golf, parmi lesquels le système de freinage « anti-multi-collision » de série (qui déclenche automatiquement un freinage après un impact), le détecteur de somnolence, le système « Front Assist » avec freinage d'urgence en ville (de série en Belgique) et le régulateur de vitesse adaptatif ACC. De plus, la visibilité vers l'arrière sera renforcée par la caméra de recul optionnelle « Rear Assist ».

À la pointe de l'infodivertissement. Les systèmes audio et de radionavigation ont également été revus. Issus de la deuxième génération de la plateforme modulaire d'infodivertissement (MIB), ils reflètent ce qui se fait de mieux dans ce domaine. De par leur dotation matérielle et logicielle, ils s'inscrivent dans l'univers d'infodivertissement de la Golf et proposent, selon les versions, des fonctions telles que le streaming audio via Bluetooth (avec affichage de la pochette et commande par écran tactile en fonction du smartphone), des capteurs d'approche (affichage de détails supplémentaires dès qu'une main s'approche), la fonction zoom sur les cartes en mode navigation (avec deux doigts, comme sur un smartphone) et le couplage du téléphone portable à l'antenne extérieure de la voiture via une interface inductive. Les quatre systèmes disponibles peuvent bénéficier de la réception radio numérique DAB+. En outre, certaines applications spéciales de smartphones peuvent être utilisées sur l'écran tactile via la technologie MirrorLink™.

Lancement au printemps. La nouvelle Polo se distingue visuellement par le design affûté de ses parties avant et arrière. Des coloris rafraîchissants, de nouveaux tissus de revêtement et de nombreux autres détails d'équipement améliorent considérablement la citadine de Volkswagen. La nouvelle génération de la Polo arrivera sur le marché au printemps, à commencer par l'Allemagne en avril. La plupart des autres marchés européens suivront directement. La remplaçante de la voiture élue « Car of the Year 2010 » arrivera en Afrique et en Asie durant la seconde moitié de l'année. Aux versions de base (Trendline, Comfortline et Highline) s'ajouteront à nouveau des versions GTI, BlueGT, CrossPolo et, comme déjà mentionné, BlueMotion. Comme pour les débuts de la up! et de la Beetle, Volkswagen fêtera le lancement de la Polo en Europe en commercialisant une série spéciale dotée d'un équipement exclusif : la Polo « Fresh ». Cette série spéciale de très belle facture sera proposée en cinq coloris avec des équipements exclusifs et un habitacle bicolore.

De nouvelles technologies et des systèmes d'assistance inédits

Direction électromécanique. La Polo adopte une direction électromécanique de conception nouvelle. Ce système à l'architecture compacte est intégré directement dans la colonne de direction. La nouvelle direction de la Polo se caractérise par un comportement très réactif et par une excellente absorption des irrégularités de la chaussée. Le système fonctionne avec un boîtier de direction entraîné par moteur électrique (engrenage réducteur à vis sans fin).

Châssis « Sport Select ». Pour la première fois, Volkswagen a doté la Polo d'amortisseurs à réglage électronique ; ils constituent la technologie-clé du nouveau châssis optionnel « Sport Select ». Les réglages de base du châssis sont sportifs, mais plus confortables que ceux d'un châssis sport traditionnel. En appuyant sur la touche « Sport » (dans la partie supérieure de la console centrale), le conducteur active dans



les amortisseurs un conjoncteur-disjoncteur électromécanique qui permet d'alterner entre un réglage de base sportif mais toujours très confortable et une courbe d'amortissement caractéristique d'un châssis sport.

« **Front Assist** ». Ce système d'assistance au freinage d'urgence, de série sur la nouvelle Polo, est une extension logicielle du régulateur de vitesse ACC. Actif en permanence, il détecte tout risque de collision avec le véhicule qui précède au moyen d'un capteur radar intégré à l'avant de la voiture. Cette fonction améliore la réactivité du système de freinage par préremplissage du circuit et peut même initier un freinage automatique jusqu'à l'arrêt. Si un danger grave menace, des signaux optique et acoustique ainsi qu'une courte impulsion de freinage incitent le conducteur à intervenir de lui-même. Si le conducteur se conforme à l'attente du système et freine à ce moment, et si les conditions sont idéales (temps de réaction, adhérence...), un choc avec le véhicule qui précède peut être évité. Si, en revanche, le conducteur ne réagit pas, l'impulsion de freinage initiale est suivie d'une forte décélération jusqu'à l'écoulement du délai de réaction défini dans le système. Dans l'hypothèse où le conducteur ne réagit toujours pas, la décélération augmente. Dès lors, si la collision est inévitable à ce stade, la fonction de freinage d'urgence aura au moins permis de réduire la gravité du choc. Dans le même temps, les feux de détresse sont activés automatiquement.

Régulateur de vitesse adaptatif ACC. Optionnel sur la nouvelle Polo, ce système recourt à un capteur radar intégré dans la partie avant. La vitesse souhaitée peut être sélectionnée dans une plage comprise entre 30 et 160 km/h. L'ACC fonctionne aussi bien avec une boîte de vitesses manuelle qu'avec la boîte automatisée DSG. Sur une Polo dotée de la boîte DSG, l'ACC freine confortablement la voiture derrière un véhicule qui décélère, si besoin jusqu'à l'arrêt complet. Le système ACC respecte la vitesse préalablement choisie, ainsi qu'une distance de sécurité prédéfinie. Il ralentit ou accélère automatiquement la voiture dans des conditions de circulation fluide. La dynamique du système peut être modulée par la sélection d'un profil de conduite adapté aux préférences du conducteur. Si la nouvelle Polo est commandée avec l'ACC, elle sera aussi dotée du « Front Assist » et du freinage d'urgence en ville (qui sont de série, même si l'ACC n'est pas commandé).

Freinage d'urgence en ville. Le freinage d'urgence en ville est une extension du « Front Assist » qui surveille à l'aide d'un capteur radar l'espace situé devant la voiture qui en est dotée. Ce système fonctionne dans une plage de vitesses allant de 0 à 30 km/h. Si un risque de collision avec un véhicule à l'arrêt ou circulant devant la Polo survient sans réaction de la part du conducteur, la réponse du système de freinage est améliorée par préremplissage du circuit, comme pour le « Front Assist ». En cas de besoin, le système déclenche automatiquement un freinage d'urgence afin d'atténuer la gravité de l'accident. D'autre part, il fournit toute la puissance de freinage nécessaire si le conducteur n'appuie pas suffisamment sur la pédale de frein.

Système de freinage « anti-multi-collision ». Le système de freinage « anti-multi-collision », de série, est l'une des technologies-phares de la nouvelle Polo. Ce système freine automatiquement la voiture en cas d'accident afin d'éviter d'éventuelles collisions supplémentaires ou d'en minimiser la gravité. Le déclenchement du dispositif est basé sur la reconnaissance d'un premier impact par la sensorique des airbags. En cas de freinage automatique, le conducteur conserve la maîtrise de son véhicule. 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.



Détecteur de somnolence. Ce système d'assistance incite en temps voulu le conducteur à faire une pause lorsque sa conduite trahit un état de fatigue avancé. Au début de chaque trajet, le système capte les éléments qui caractérisent la façon de conduire (mouvements du volant et des pédales, ainsi que d'autres signaux enregistrés dans le véhicule, comme les accélérations transversales). Le système détermine si le conducteur est sujet à des pertes de concentration sur la base des écarts notés par rapport au comportement enregistré en début de trajet. Le conducteur est averti de la détection de son état de fatigue au moyen de l'allumage d'un icône dans le tableau de bord et du retentissement d'un signal sonore (gong) pendant 5 s. Cette mise en garde est répétée après 15 min si le conducteur ne fait pas de pause.

De nouveaux moteurs qui consomment jusqu'à 21% de moins

Volkswagen a entièrement repensé sa gamme de motorisations à essence et diesel à l'efficacité énergétique marquée. Ainsi, la dernière génération de la Polo à deux et quatre portes s'avère encore plus économique à l'usage. Par exemple, la consommation du moteur diesel de 90 ch avec boîte DSG a été réduite de 21%. Tous les moteurs répondent en outre aux exigences de la norme antipollution Euro 6. D'autre part, toutes les versions sont disponibles avec le système « Stop-Start » et la récupération d'énergie à la décélération (de série à partir de 66 kW/90 ch).

Les moteurs à essence. Tous les moteurs à essence proposés en Europe sont de nouvelles versions à trois ou quatre cylindres. L'éventail de puissances couvert à la date du lancement est le suivant : 44 kW/60 ch (injection indirecte/MPI), 55 kW/75 ch (MPI), 66 kW/90 ch (injection directe/TSI) et 81 kW/110 ch (TSI). Sur la version de la Polo dotée du système « Stop-Start » et de la récupération d'énergie à la décélération, la consommation et les émissions de CO₂ moyennes du moteur d'entrée de gamme (qui développe 44 kW/60 ch) ont pu être portées de respectivement 5,5 l/100 km à 4,6 l/100 km et de 128 g/km de CO₂ à 106 g/km. Disponible dans le courant du second semestre, le moteur TSI de 90 ch de la nouvelle Polo 1.0 TSI BlueMotion, le premier trois cylindres turbo de 1 l à injection directe prévu pour cette série, est un modèle d'efficacité énergétique : il réclame à peine 4,1 l/100 km et affiche des émissions de CO₂ de 94 g/km. Il est à noter qu'à puissance identique, soit 90 ch, le modèle précédent consommait 4,9 l/100 km (113 g/km de CO₂).

Comme auparavant, les versions à essence de la nouvelle Polo s'enrichiront dans le courant de l'année d'une déclinaison BlueGT avec coupure de cylindres ACT (gestion active des cylindres). Son moteur développera 110 kW/150 ch au lieu de 103 kW/140 ch précédemment. Une nouvelle Polo GTI est également prévue. Dans cette configuration, la puissance passera de 132 kW/180 ch à 141 kW/192 ch.

Les moteurs diesel. Les trois turbodiesels trois cylindres à injection directe (TDI) sont également inédits dans la Polo. Ils présentent tous les trois une cylindrée de 1,4 l, contre 1,2 et 1,6 l précédemment. L'éventail de puissances est identique à celui de la génération précédente : 55 kW/75 ch, 66 kW/90 ch et 77 kW/105 ch. Les versions de 75 et 90 ch seront disponibles dès la commercialisation de la nouvelle Polo, alors que celle de 105 ch arrivera ultérieurement.

La comparaison des caractéristiques techniques du nouveau 1.4 TDI et de l'ancien 1.2 TDI se révèle instructive : le passage à 1,4 l de la cylindrée se traduit par un couple au démarrage bien meilleur, mais aussi par une courbe de couple et de puissance plus harmonieuse. Ainsi, dans le cas du moteur de 75 ch, le couple maximal de 210 Nm est disponible dès 1.500 tr/min. De plus, les nouveaux moteurs trois



cylindres offrent un agrément remarquable à mettre sur le compte, notamment, de nouveaux paliers de moteur. Volkswagen a en outre doté les moteurs d'un arbre d'équilibrage et d'un volant bimasse afin de minimiser les vibrations et les bruits. Enfin, la présence d'un couvre-moteur de conception nouvelle et d'un carter d'huile spécifique contribue à réduire davantage encore les émissions sonores.

L'arrivée de la nouvelle génération de moteurs s'est accompagnée d'une baisse significative de la consommation pour les moteurs TDI. Une fois de plus, la Polo TDI BlueMotion de 75 ch montre la voie à suivre en matière de sobriété. Volkswagen est parvenu à faire passer sa consommation de 3,4 l/100 km, déjà exceptionnelle, à 3,2 l/100 km (de 88 à 82 g/km de CO₂). La progression est encore plus spectaculaire en ce qui concerne la Polo TDI de 90 ch à boîte DSG, puisque le nouveau modèle affiche une consommation de 3,4 l/100 km (89 g/km de CO₂), contre 4,3 l/100 km (112 g/km de CO₂) pour son prédécesseur, soit une baisse de 21%.



Un nouveau design extérieur

Les designers ont encore peaufiné l'avant et l'arrière de la nouvelle Polo, qui ne passe pas du tout inaperçue. Parallèlement, les phares et les feux arrière, de conception nouvelle, gagnent en charisme. La nouvelle Polo mesure 3.972 mm de long (+ 2 mm), 1.682 mm de large (sans les rétroviseurs extérieurs) et 1.453 mm de haut.

L'avant. Le restylage du pare-chocs et l'adoption d'une prise d'air inférieure plus grande donnent un caractère beaucoup plus sportif et tridimensionnel à la partie avant. Une nouvelle baguette chromée relie les deux phares antibrouillard, conférant dans la foulée une touche stylistique structurante à la Polo et la faisant paraître plus large. Dans le même temps, cette baguette décorative contribue à abaisser le centre de gravité visuel. L'intégration formelle de la calandre au design des phares est soulignée par un élément chromé. Sur les Polo Comfortline et Highline, cette ligne chromée relie le centre des phares et le bandeau horizontal de la calandre.

Phares à DEL. Un système d'éclairage au design innovant fait son arrivée à bord de la Polo de la dernière génération. La version haut de gamme des phares de la nouvelle Polo recourt exclusivement à des DEL, ce qui constitue une première pour cette série de modèles et pour le segment dans lequel elle évolue. En raison de leur architecture et de l'importance des réflecteurs, ces phares à DEL à double optique,



caractérisés par leur design avant-gardiste et leur richesse de détails, se reconnaissent de loin. La lumière des phares à DEL est encore plus blanche et semblable à la lumière du jour que celle des phares au xénon. Elle fatigue moins les yeux du conducteur lors des trajets de nuit ou à la tombée du jour. Ces phares à DEL seront disponibles pour les Polo Trendline, Comfortline, Highline et GTI.

L'arrière. Au niveau du bouclier arrière, la largeur est soulignée par des évolutions stylistiques, mais aussi par une structuration horizontale plus claire et un emplacement plus large pour la plaque minéralogique. Ses contours de forme trapézoïdale pointent vers les roues arrière, donnant une tension plus dynamique à la surface de toute la partie arrière. De même, les catadioptrés intégrés au pare-chocs concourent à élargir visuellement la voiture. D'autre part, les feux ont été redessinés.

La silhouette. De côté, la Polo nouvelle version se reconnaît aux six nouveaux modèles de jantes en alliage léger sur les dix disponibles. Les jantes en alliage léger de série destinées aux Polo Comfortline (15 pouces) et Polo Highline (16 pouces) sont également nouvelles.



Un nouvel intérieur

Nouvelle disposition des instruments et de la console centrale. L'habitacle de la nouvelle Polo présente de nombreuses améliorations ergonomiques et esthétiques. Outre les nouveaux volants à trois branches de la Golf, on remarque immédiatement le nouveau combiné d'instruments tridimensionnel aux cadrans ronds (« tubes »). Répondant aux codes esthétiques de Volkswagen, les instruments sont finement détaillés et exécutés avec grande précision. La nouvelle disposition des commandes sur la console centrale est des plus lisibles.

Nouveaux systèmes audio et de radionavigation. La nouvelle Polo est la première Volkswagen à être dotée de la deuxième génération des systèmes audio et de radionavigation de la « plateforme modulaire d'infodivertissement » (MIB). Quatre appareils à écran tactile sont disponibles au choix. Le modèle « Composition Touch » constitue l'entrée de gamme avec un écran monochrome de 5 pouces, des interfaces SD et AUX-IN, ainsi que des haut-parleurs à l'avant. Plus richement doté, le modèle « Composition Colour » offre un écran couleur de 5 pouces, deux haut-parleurs supplémentaires à l'arrière, un lecteur de CD (compatible avec les formats MP3/WMA)



et la diversité de phase (système de réception dual). Le modèle haut de gamme des combinés radio/CD est dénommé « Composition Media ». Il comprend notamment une interface USB et un écran couleurs de 6,5 pouces avec capteur d'approche, une interface de téléphonie Bluetooth, une visionneuse JPEG pour l'affichage des photos et une commande vocale en option. Le modèle « Discover Media » est l'appareil haut de gamme de la nouvelle génération d'infodivertissement. Il se distingue du « Composition Media » par la présence d'un système de navigation. Ces systèmes peuvent être enrichis en option d'une intégration iPod (MEDIA-IN) et d'une caméra de recul (à partir du modèle « Composition Colour »).



MirrorLink™ permet l'utilisation d'applications à bord de la nouvelle Polo. Désormais, le système MirrorLink™ peut être installé en option à bord de la Polo en combinaison avec les systèmes d'infodivertissement « Composition Media » et « Discover Media ». Ainsi, les contenus et les fonctions présents dans un smartphone pourront à l'avenir être affichés sur l'écran tactile du système d'infodivertissement de la Polo et même être commandés depuis cet écran. Afin de ne pas distraire l'attention du conducteur, seules quelques applications spécifiques pourront être utilisées en cours de déplacement. Volkswagen proposera par exemple des applications qui permettront d'avoir accès aux données du véhicule telles que le régime moteur, la vitesse de déplacement et le contenu du réservoir, en plus des données de géolocalisation du système de navigation. Il sera également possible d'utiliser des applications sans lien direct avec la voiture, comme la radio Internet ou des services d'information, pour autant qu'elles supportent la technologie MirrorLink™. Afin d'améliorer la qualité de réception tout en réduisant sensiblement le rayonnement électromagnétique du téléphone portable, le smartphone peut être relié sans fil à l'antenne extérieure de la Polo grâce à l'interface de téléphonie mobile « Comfort ». Pour cela, il suffit d'insérer le téléphone dans l'emplacement prévu à cette fin dans la console centrale. Le téléphone peut être rechargé via un port USB.



La nouvelle Polo en résumé

Commercialisation en Europe

Printemps 2014

Niveaux de finition

Trendline, Comfortline et Highline

Versions spécifiques du modèle

BlueMotion, BlueGT, Cross, GTI et série spéciale Fresh

Moteurs

Polo 2014*

À essence

- 1.0 MPI de 44 kW/60 ch, 3 cyl. en ligne
- 1.0 MPI de 55 kW/75 ch, 3 cyl. en ligne
- 1.2 TSI de 66 kW/90 ch, 4 cyl. en ligne
- 1.2 TSI de 81 kW/110 ch, 4 cyl. en ligne

Diesel

- 1.4 TDI de 55 kW/75 ch, 3 cyl. en ligne
- 1.4 TDI de 66 kW/90 ch, 3 cyl. en ligne
- 1.4 TDI de 77 kW/105 ch, 3 cyl. en ligne

Polo 2013

À essence

- 1.2 MPI de 44 kW/60 ch, 3 cyl. en ligne
- 1.2 MPI de 51 kW/70 ch, 3 cyl. en ligne
- 1.4 MPI de 63 kW/85 ch, 4 cyl. en ligne
- 1.2 TSI de 77 kW/105 ch, 4 cyl. en ligne

Diesel

- 1.2 TDI de 55 kW/75 ch, 3 cyl. en ligne
- 1.6 TDI de 66 kW/90 ch, 4 cyl. en ligne
- 1.6 TDI de 77 kW/105 ch, 4 cyl. en ligne

Entraînement

Traction avant

Transmission

Boîte de vitesses manuelle à 5 ou 6 rapports, boîte DSG disponible en option

Châssis

- À l'avant : ressorts hélicoïdaux avec amortisseurs à gaz télescopiques, guidage des roues par jambe de guidage et bras triangulaire inférieur
- À l'arrière : amortisseurs à gaz avec ressorts séparés, guidage des roues par essieu à bras combinés avec barre stabilisatrice intégrée

Technologies d'éclairage

- H7, phares à double optique H7, Bi-Xenon, DEL

Dimensions

- Longueur : 3.972 mm
- Largeur : 1.682 mm (sans les rétroviseurs)
- Hauteur : 1.453 mm

Systèmes d'assistance et d'aide à la conduite

- Régulateur de vitesse adaptatif avec régulation de la distance inter-véhicules ACC
- Programme électronique de stabilisation « Electronic Stability Control » (ESC) avec ABS, amplification de l'assistance en cas de freinage d'urgence, antipatinage par intervention de la gestion du moteur, régulation du couple de retenue du moteur, répartition électronique de la force de freinage, antipatinage électronique agissant comme un différentiel autobloquant inter-roues (de série)

* Les remplaçants, au sein de la gamme 2014, des moteurs 1.4 TSI de 103 kW/140 ch et 132 kW/180 ch de l'ancienne Polo feront leur apparition ultérieurement.



- Détecteur de somnolence
- Système de freinage « anti-multi-collision » (de série)
- Système d'aide au stationnement « ParkPilot »
- Caméra de recul « Rear Assist »
- Châssis « Sport Select »
- « Front Assist » avec freinage d'urgence en ville (de série)

Infodivertissement

- Système audio « Composition Touch » (écran de 5 pouces)
- Système audio « Composition Colour » (écran de 5 pouces)
- Système audio « Composition Media » (écran de 6,5 pouces)
- Système audio « Composition Media » avec fonction de navigation
- MirrorLink™



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 2012, ses livraisons ont augmenté pour atteindre 9,276 millions d'exemplaires (2011 : 8,265 millions), ce qui correspond à une part de 12,8% du marché mondial des voitures particulières.

Presque un quart de toutes les voitures neuves (24,4%) immatriculées en Europe de l'Ouest provient du Groupe Volkswagen. En 2012, le chiffre d'affaires du Groupe était de 193 milliards d'euros (2011 : 159 milliards). Pour l'exercice 2012, le bénéfice après impôts a progressé pour s'établir à 21,9 milliards d'euros (2011 : 15,8 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 citadines à vocation économique aux voitures de prestige. 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.

Le Groupe exploite 102 sites de production dans 19 pays européens et dans 8 pays d'Amérique, d'Asie et d'Afrique. Chaque jour, 550.000 personnes travaillent à la production de quelque 37.700 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.