



20 mai 2014  
V14/24F

## Golf Sportsvan

- Front Assist (freinage d'urgence automatique) standard
- Première Volkswagen avec assistance à la sortie de stationnement en marche arrière en option
- La remplaçante de la Golf Plus mise sur un design sportif et sur la polyvalence
- Des moteurs jusqu'à 20% plus économiques
- Jusqu'à 90 kg plus légère que la Golf Plus



En tant que monovolume compact, la Golf Sportsvan prend le relai de la Golf Plus en juin 2014. Il s'agit de la troisième version de carrosserie Golf basée sur la nouvelle plateforme modulaire pour véhicules à moteur transversal (MQB)\*, caractérisée par une exploitation optimisée de l'espace disponible, par une nouvelle implantation uniforme des moteurs et par l'adoption de nouvelles motorisations.

La Golf Sportsvan a de nombreux atouts, dont un habitacle remarquablement spacieux et modulable, une banquette arrière réglable en longueur sur 180 mm et un volume de coffre de plus de 1.500 l.

Elle est équipée de l'antipatinage à commande électronique XDS+, intégré au système électronique de contrôle de la stabilité ESC, qui fait fonction de régulateur de la dynamique de roulage. Le XDS+ est synonyme d'un comportement en virage plus rapide et plus sportif grâce à une précision directionnelle supérieure.

\* Modularer Querbaukasten.



Esthétiquement, l'habitacle de la Golf Sportsvan se caractérise par une planche de bord et des habillages de contreporte entièrement redessinés. La console centrale, qui accueille un écran tactile, est désormais orientée vers le conducteur.

### Les motorisations

**Jusqu'à 20% plus économiques.** Lors de son lancement, la Golf Sportsvan sera proposée avec sept nouveaux moteurs, tous équipés de série du système « Stop-Start » et jusqu'à 20% plus sobres que leurs devanciers. Ils satisfont d'ores et déjà à la norme Euro 6 en matière d'émissions. Les moteurs à essence à injection directe (TSI) développent respectivement 63 kW (85 ch), 81 kW (110 ch), 92 kW (125 ch) et 110 kW (150 ch). Un choix de trois niveaux de puissance sera proposé côté diesel (TDI) avec 66 kW (90 ch), 81 kW (110 ch) et 110 kW (150 ch). À l'exception du TSI de 63 kW et du TDI de 66 kW, tous les moteurs pourront être associés à une boîte automatisée à deux embrayages (DSG). La version 1.6 TDI BlueMotion de 81 kW illustre de façon convaincante l'efficacité énergétique prononcée des nouveaux moteurs. Elle se contentera de 3,9 l/100 km (à quoi correspondent des émissions de CO<sub>2</sub> de 101 g/km). Une Golf Sportsvan TDI Blue Motion, à la consommation moyenne affichée de 3,6 l/100 km (95 g/km de CO<sub>2</sub>) figurera ultérieurement au catalogue.

### Dimensions extérieures

**L'architecture MQB est synonyme de flexibilité maximale.** La Golf Sportsvan est, à côté de la Golf et de la Golf Variant, le troisième membre de la famille Golf basé sur la nouvelle plateforme modulaire pour véhicules à moteur transversal (MQB). Cette architecture a permis d'allonger l'empattement de 107 mm (2.685 mm) par comparaison avec celui de la Golf Plus, conférant à la Sportsvan un look plus athlétique. Par rapport aux Golf et Golf Variant, l'empattement gagne environ 50 mm.

**Plus longue que la Golf, plus courte que la Variant.**

	La Golf Sportsvan		la Golf Plus	la Golf	la Golf Variant
Longueur, mm	4.338	par comparaison avec :	+ 134	+ 83	- 224
Largeur, mm	1.807		+ 48	+ 8	+ 8
Hauteur (sans railing de toit), mm	1.578		- 2	+ 126	+ 117

L'allure dynamique de la Sportsvan, qui résulte de son « étirement » et de l'allongement du bandeau vitré par la présence d'une cinquième vitre latérale, est par ailleurs soulignée par un porte-à-faux avant raccourci de 20 mm par comparaison avec celui de la Golf Plus. L'arrière, en revanche, a augmenté de 46 mm, au profit notamment d'un volume de coffre plus important.

### L'habitacle

**Un confort élevé également sur les longs trajets.** La nouvelle Golf Sportsvan est un exemple de plus de la priorité accordée par Volkswagen à un maximum de confort. Comme c'était le cas pour la Golf Plus, cela commence par l'accès aux places facilité par la large ouverture des portières et par la position plus élevée des sièges.



Si le « point de hanche » des sièges avant est situé 7 mm plus bas que dans la Golf Plus, il reste 59 à 85 mm plus haut que dans la Golf et dans la Golf Variant en fonction du réglage en hauteur du siège.



La possibilité d'équiper le monovolume compact d'un siège « ergoActive » à 14 voies, proposé en option, est une nouveauté. Ce siège conducteur particulièrement ergonomique permet notamment un réglage électrique (4 voies) du support lombaire et offre une fonction de massage.

En termes d'exploitation de l'espace disponible aussi, la nouvelle venue bénéficie de l'avantage que présente la plateforme modulaire. Bien que l'étude et la Golf Plus présentent pour ainsi dire la même hauteur extérieure, la garde au toit a progressé pour atteindre 1.017 mm (+ 10 mm) à l'avant et 1.008 mm (+ 32 mm) à l'arrière.

**Plus de place au niveau de la deuxième rangée de sièges.** Grâce à l'empattement allongé et au porte-à-faux plus important à l'arrière, l'espace disponible à l'arrière est sensiblement supérieur. L'écart maximal entre le « point de hanche » des sièges avant et arrière (ceux-ci étant reculés au maximum) est passé de 865 à 898 mm. Ce gain de quelque 30 mm a des répercussions très positives au quotidien, car il permet même à des personnes de 1,90 m d'être installées confortablement l'une derrière l'autre.



**Une banquette arrière synonyme de flexibilité maximale.** La banquette arrière pour trois personnes présente une assise divisée en deux parties (60/40) et un dossier fractionnable en trois (40/20/40). La banquette dans son ensemble ou les segments de l'assise pris individuellement peuvent être coulissés sur une longueur de 180 mm (contre

160 mm auparavant). À cela s'ajoute la possibilité de réglage de l'inclinaison des dossiers arrière.



Le déverrouillage individuel des trois dossiers arrière à partir du coffre est particulièrement pratique. Les dragonnes qui activent le déverrouillage sont situées au niveau de la partie inférieure des dossiers et s'avèrent facilement accessibles. Une fois débloqué, le dossier bascule automatiquement vers l'avant, formant une surface de chargement pour ainsi dire plane dans le prolongement du plancher de coffre. En un tournemain, celui-ci peut être déposé ou être déplacé en hauteur (soit au niveau du seuil de chargement, soit 130 mm sous ce dernier).

**Jusqu'à 74 l de capacité de rangement en plus.** Avec la banquette arrière en position standard (avancée de 50 mm par rapport à la position la plus reculée), le volume de chargement a progressé de 74 l pour atteindre 498 l. Si la banquette complète est avancée au maximum, le coffre peut accueillir jusqu'à 586 l (+ 66 l). Si, en plus, son dossier est rabattu et si le chargement s'effectue jusqu'au toit, la capacité passe à 1.512 l (+ 62 l).

Par comparaison avec sa devancière, la Golf Sportsvan bénéficie d'une longueur d'habitacle (1.791 mm) en progrès de 30 mm. En rabattant vers l'avant le dossier du siège du passager avant, une option proposée indépendamment de la déclinaison du modèle, on dégage une surface de chargement tout à fait plane de 2.484 mm.

Grâce au seuil de chargement abaissé de 13 mm (652 mm), les opérations de chargement et de déchargement se trouvent facilitées.

### **Des technologies issues du segment supérieur**

La Golf Sportsvan hérite de systèmes d'assistance parmi les plus innovants.

#### ***Blind Spot Sensor (option)***

Elle sera la première Volkswagen dotée du « Blind Spot Sensor ». Ce système avertit le conducteur de la présence de véhicules dans l'angle mort du rétroviseur. Par ailleurs, lorsque le conducteur effectue une marche arrière pour sortir d'un emplacement de parking, le capteur détecte également les voitures, difficilement repérables, en approche latérale. Dans ce cas aussi, le système émet un signal d'avertissement et, s'il y a risque de collision, il génère automatiquement un freinage d'urgence.





### **Détecteur de somnolence**

Ce système d'assistance, de série en Highline, analyse la conduite et 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 de 5 secondes. Cette mise en garde est répétée après 15 min si le conducteur ne fait pas de pause.

### **« Système de freinage « anti-multi-collision »**

Le système de freinage « anti-multi-collision » de série de la Golf Sportsvan s'est déjà vu décerner par l'ADAC, le plus grand club automobile allemand, le prix de l'innovation en matière de sécurité. Des études ont démontré qu'environ un quart des accidents avec blessés sont des « multi-collisions », le premier impact étant souvent suivi d'un deuxième.

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.

### **« PreCrash »: Protection proactive des occupants (option)**

Le « PreCrash » est l'exemple par excellence d'un transfert de technologie de la classe supérieure vers le segment des compactes.

Si le système détecte une situation d'accident potentiel, la ceinture de sécurité des occupants avant est pré-tendue 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 pré-tension 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.





### ***Régulateur de vitesse adaptatif ACC***

De série (sauf sur la 1.2 TSI de 63 kW (85 ch) qui dispose d'un cruise control classique), le régulateur de vitesse adaptatif ACC avec régulation de la distance intervéhicules veille à ce que la distance de sécurité par rapport au véhicule qui précède soit automatiquement maintenue. Autrement dit, il agit comme un cruise control qui, en plus d'accélérer, saurait freiner, voire immobiliser complètement la voiture en cas de nécessité. Le trafic à l'avant du véhicule est surveillé en permanence par un capteur radar.

Si la Golf Sportsvan est équipée d'une boîte DSG et que la voiture qui la précède ralentit jusqu'à l'immobilisation, la Golf Sportsvan freine également et s'arrête. Si la voiture en question repart dans les trois secondes, l'ACC remet automatiquement la Golf Sportsvan en mouvement (fonction « Stop & Go »).

La plage de régulation se situe entre 30 et 160 km/h. La dynamique du système peut être modulée via la sélection d'un programme de conduite ou via le profil de conduite (option).

### ***Front Assist***

Ce système d'assistance au freinage d'urgence de série est une extension logicielle du régulateur de vitesse ACC. Actif en permanence, il détecte tout risque de télescopage au moyen d'un capteur laser intégré à l'avant du véhicule. La fonction améliore la réactivité du système de freinage par pré-remplissage du circuit et peut même initier un freinage automatique jusqu'à l'arrêt. En dessous de 30 km/h, la fonction dite de freinage d'urgence en ville prend le relais. Selon la vitesse du véhicule et des circonstances, le système peut réduire l'intensité du choc, voire éviter la collision.

À une vitesse supérieure à 30 km/h, 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.

### ***Freinage d'urgence en ville***

En dessous de 30 km/h, ce système prend le relais du Front Assist. Il fonctionne selon le même principe mais en sautant les étapes d'avertissement du conducteur et l'impulsion de freinage initiale.

### ***Lane Assist (option)***

Ce système se compose d'une caméra logée dans le pied du rétroviseur intérieur et d'un moteur vibrant intégré au volant. La caméra reconnaît les marquages au sol et évalue le caractère dangereux d'une éventuelle dérive à l'aide d'un algorithme spécifique, en tenant compte des données dynamiques. Si la voiture menace de quitter sa bande de circulation sans que le clignotant ne soit mis, le dispositif en avertit le conducteur en faisant vibrer le volant.



Contrairement aux systèmes précédents, la nouvelle génération permet en plus un guidage adaptatif permanent du véhicule au moyen d'interventions correctrices de la direction. Dès qu'il s'avère que la voiture quitte sa bande de circulation ou franchit le marquage au sol sans que le clignoteur soit mis, le système contrebraque en douceur.

### ***Direction progressive***

Les directions traditionnelles fonctionnent avec un rapport de démultiplication constant. En revanche, la direction progressive, disponible en option en combinaison avec certaines motorisations, bénéficie d'un rapport de démultiplication progressif qui, d'une part, facilite grandement le « travail » de braquage pour se garer et, d'autre part, accroît la dynamique ressentie par le conducteur sur les routes de campagne sinueuses.

La direction progressive se distingue d'une direction classique principalement par le pas variable de l'engrenage crémaillère/pignon, ainsi que par un moteur électrique plus puissant. Contrairement à ce qui se passe avec une démultiplication de direction constante, qui représente toujours un compromis entre dynamique et confort, le pas d'engrenage varie sensiblement sur la longueur de la crémaillère. Résultat : la transition entre comportement de direction indirect dans la zone centrale (conduite en ligne droite) et direct (en présence d'angles de braquage plus importants) est progressive et permet un comportement directionnel plus agile en conduite dynamique. Lors de manœuvres de stationnement, par contre, le fait de devoir moins tourner le volant se traduit par un supplément de confort.

Le nombre de tours de volant de butée à butée est de 2,1 (380°) dans le cas de la direction progressive, contre 2,75 (500°) pour une direction traditionnelle.

L'assistance variable de la direction en fonction de la vitesse est quant à elle de série.

### ***Sélection du profil de conduite (option)***

Il permet à tout moment de sélectionner un profil de conduite, de manière à déterminer par avance le rapport entre l'autonomie maximale, le confort maximal et la dynamique maximale. Cette fonction permet à un conducteur qui anticipe d'adopter une conduite axée sur une efficacité énergétique maximale. Quatre profils de conduite (« Eco », « Sport », « Normal » et « Individuel ») sont disponibles (auxquels s'ajoute le profil « Confort » en combinaison avec la régulation adaptative du châssis DCC). En mode « Eco », 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.

### ***Contrôle dynamique du châssis DCC (option à une date ultérieure)***

Le système de régulation adaptative du châssis réagit en permanence à l'état de la chaussée et aux conditions de déplacement, modifiant les caractéristiques de l'amortissement. Trois configurations - « Sport », « Normal » et « Confort » - peuvent être choisies via la sélection du profil de conduite ou via l'écran tactile de



la console centrale. En mode « Sport », l'agilité est privilégiée tandis que le mode « Confort » améliore significativement celui-ci. En mode « Individuel », la régulation peut s'étendre à d'autres caractéristiques liées au profil de conduite.

### ***Dynamic Light Assist (option)***

Le système « Dynamic Light Assist » a été conçu pour les phares Bi-Xénon. Une fois les phares mis, les feux de route qui restent allumés en permanence. Une caméra intégrée dans le pied du rétroviseur intérieur détecte aussi bien les voitures venant en sens inverse que celle qui précède. Sur la base de cette information, le faisceau des longue-portée est adapté de sorte à éviter l'éblouissement des autres conducteurs.

En présence de trafic en sens inverse, par exemple, le côté gauche de la chaussée est éclairé en mode feu de croisement, la bande de circulation sur laquelle se trouve le véhicule continuant à bénéficier de la pleine puissance des feux de route. Un éclairage optimal est ainsi garanti, ce qui s'avère un atout indéniable en termes de confort et de sécurité. Cette fonction est permise par un obturateur supplémentaire placé entre le réflecteur xénon et la lentille. Associé au pivotement latéral intelligent du module complet (via la fonction d'éclairage directionnel) et à la commande séparée du phare gauche et du phare droit, cet obturateur masque la source lumineuse uniquement dans les zones susceptibles d'éblouir.

### ***Affichage à l'écran des panneaux de signalisation d'une limitation de vitesse (option à une date ultérieure)***

La vitesse maximale permise et les interdictions de dépasser sont affichées sur l'écran de l'ordinateur de bord et sur celui du système de radionavigation. Les limitations particulières d'application (par temps de pluie, en fonction de l'heure de la journée, en cas de traction d'une remorque) sont également affichées.

Le système permet la visualisation de jusqu'à trois panneaux, avec ou sans panneau supplémentaire, dans un ordre logique : la limitation normale suivie des limitations particulières ou temporaires. S'il pleut (situation détectée par le capteur), c'est la limitation « en cas de pluie » qui prime. Les panneaux signalant l'entrée dans une agglomération et la sortie de celle-ci sont également reconnus. Le système indique dans ce cas la vitesse maximale autorisée en agglomération dans le pays visité.

### ***Park Assist (option)***

Outre le stationnement du véhicule parallèlement au trottoir, la dernière évolution du « Park Assist » permet de se garer également en bataille, donc perpendiculairement au trottoir, de manière quasi automatique. Ce système est activé par le conducteur sur simple pression d'un bouton logé dans la console centrale. Lorsque le « Park Assist » détecte, à l'aide de capteurs ultrasoniques intégrés dans les pare-chocs, un espace suffisamment grand (jusqu'à 40 cm/h), le stationnement assisté peut être exécuté.

Le conducteur enclenche la marche arrière et n'a plus qu'à actionner les pédales d'accélérateur et de frein (et à passer la marche avant ou la marche arrière). Le système se charge de tourner le volant. Le conducteur est informé quant à la manœuvre par des signaux sonores et des représentations graphiques sur l'écran multifonction.





Le « Park Assist » permet de se garer longitudinalement « en plusieurs coups » dans des espaces particulièrement réduits (longueur du véhicule + 80 cm seulement).

À cela s'ajoute **une nouvelle génération de systèmes audio et de radionavigation** (dont le haut de gamme « Discover Pro » avec borne Wi-Fi\*) et un système audio de 400 W (« Dynaudio Excite ») avec caisson de basses et nouvelle voie centrale (logée dans la partie supérieure du tableau de bord). Autre nouveauté : le système « Car-Net »\* de transmission d'informations en ligne telles que le service de cartographie Google Earth™. Il apparaît ainsi que les frontières technologiques entre le haut de gamme et les compactes s'estompent de plus en plus.

### Un positionnement clair

De par ses dimensions, il apparaît clairement que la Golf Sportsvan « roule dans les traces » de la Golf Plus. Sur une empreinte au sol qui reste compacte, caractérisée par une longueur supérieure à celle de la Golf et inférieure à celle de la Variant, elle offre un maximum d'espace et de modularité. La hauteur intérieure supérieure ne se traduit pas exclusivement par un gain en termes d'espace de rangement, mais aussi par la possibilité d'être assis plus haut, ce qui est apprécié de nombreux utilisateurs. La Golf Sportsvan, toujours dotée de deux rangées de sièges, est cependant plus basse (- 56 mm hors railing de toit) qu'un Touran, qui, avec ses jusqu'à trois rangées de sièges, a une autre vocation.

**Une série à fort potentiel.** La devancière de la Golf Sportsvan avait conquis des parts de marché importantes dans le segment des voitures compactes. Non sans raison : l'assise surélevée, la visibilité optimisée qui en résulte et la banquette arrière pouvant être déplacée en longueur sont autant d'arguments susceptibles de séduire une clientèle qui n'a cependant pas l'utilité d'un monovolume classique. Avec la Golf Sportsvan, Volkswagen s'est attaché à affiner le concept du monovolume compact, à le rendre plus dynamique et à lui conférer une identité stylistique encore plus originale.

\* la borne Wi-Fi et le Car-Net seront introduits ultérieurement





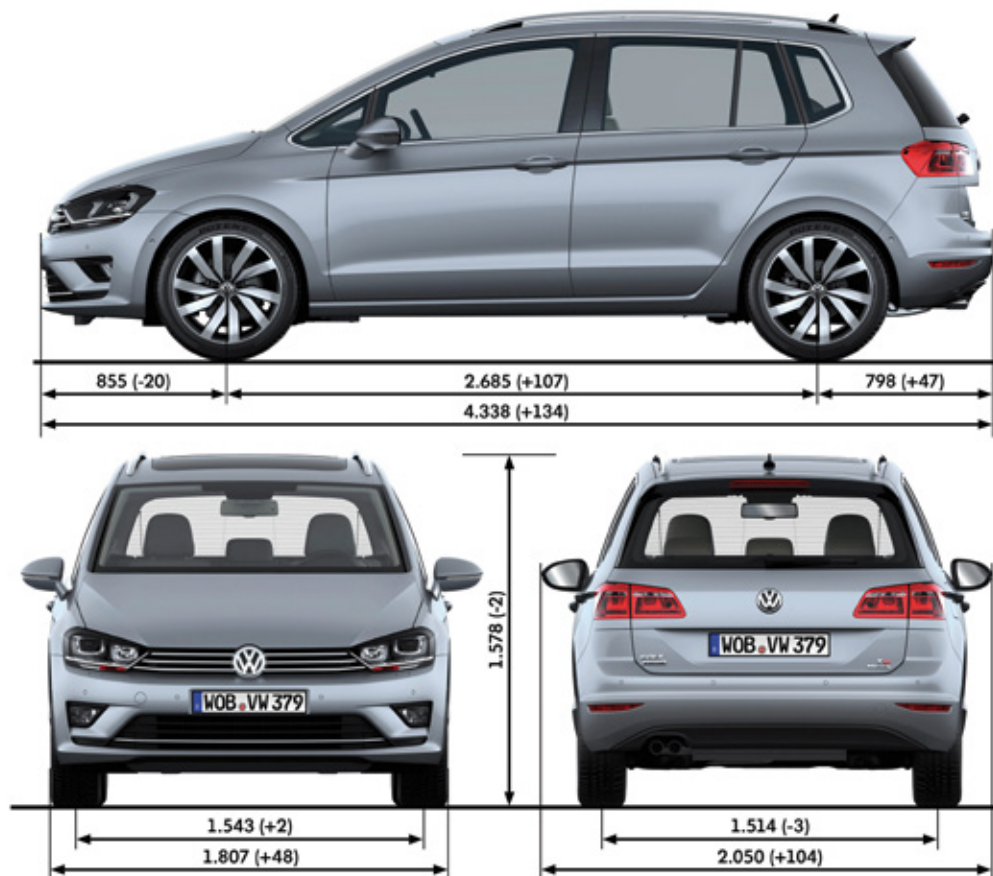
## Les combinaisons moteur/transmission au lancement

### Essence

1.2 TSI BlueMotion Technology	63 kW (85 ch)	5V
1.2 TSI BlueMotion Technology	81 kW (110 ch)	6V/DSG 7
1.4 TSI BlueMotion Technology	92 kW (125 ch)	6V/DSG 7
1.4 TSI BlueMotion Technology	110 kW (150 ch)	6V/DSG 7

### Diesel

1.6 TDI BlueMotion Technology	66 kW (90 ch)	5V
1.6 TDI BlueMotion Technology	81 kW (110 ch)	5V/DSG 7
2.0 TDI BlueMotion Technology	110 kW (150 ch)	6V/DSG 6





## 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.