



Der neue Golf Hybrid

Der neue T-Roc Hybrid

Golf & T-Roc Hybrid Drive

Oktober 2026

Hinweise

1. Das rein elektrische Fahren ist abhängig vom Batterieladestand und der jeweiligen Lastanforderung. Es steht nur für kurze Strecken zur Verfügung. Der Alterungs- und Verschleißprozess der Batterie kann über den Lebenszyklus Einfluss auf die elektrische Reichweite und Geschwindigkeit haben.
2. Golf Hybrid 100 kW – Energieverbrauch kombiniert 5,0-4,5 l/100 km, CO₂-Emissionen kombiniert 114-103 g/km; CO₂-Klasse: C
3. Golf Hybrid 125 kW – Energieverbrauch kombiniert 5,1-4,6 l/100 km, CO₂-Emissionen kombiniert 117-104 g/km; CO₂-Klasse: D-C
4. T-Roc Hybrid 100 kW – Energieverbrauch kombiniert 5,5-4,9 l/100 km, CO₂-Emissionen kombiniert 126-113 g/km; CO₂-Klasse: D-C
5. T-Roc Hybrid 125 kW – Energieverbrauch kombiniert 5,6-5,0 l/100 km, CO₂-Emissionen kombiniert 127-115 g/km; CO₂-Klasse: D-C
6. Golf eHybrid 110 kW (150 PS) / 85 kW (116 PS) – Energieverbrauch gewichtet kombiniert: 12,9-12,1 kWh/100 km plus 1,3-1,1 l/100km; Kraftstoffverbrauch bei entladener Batterie kombiniert 5,3-5,0 l/100 km; CO₂-Emissionen gewichtet kombiniert 29-25 g/km; CO₂-Klasse gewichtet kombiniert: B; CO₂-Klasse bei entladener Batterie: D-C
7. Golf GTE – Energieverbrauch gewichtet kombiniert: 13,0-12,8 kWh/100 km plus 1,4-1,3 l/100km; Kraftstoffverbrauch bei entladener Batterie kombiniert: 5,4-5,3 l/100km; CO₂-Emissionen gewichtet kombiniert: 32-30 g/km; CO₂-Klasse gewichtet kombiniert: B; CO₂-Klasse bei entladener Batterie: D
8. Golf Life eTSI (85 kW) – Energieverbrauch kombiniert 5,8-5,1 l/100 km, CO₂-Emissionen kombiniert 131-117 g/km; CO₂-Klasse: D
9. Golf Style Hybrid (125 kW) – Energieverbrauch kombiniert 5,1-4,6 l/100 km, CO₂-Emissionen kombiniert 115-104 g/km; CO₂-Klasse: C
10. Golf R-Line Hybrid (125 kW) – Energieverbrauch kombiniert 5,1-4,6 l/100 km, CO₂-Emissionen kombiniert 117-105 g/km; CO₂-Klasse: D-C
11. T-Roc Life Hybrid (100 kW) – Energieverbrauch kombiniert 5,3-4,9 l/100 km, CO₂-Emissionen kombiniert 122-113 g/km; CO₂-Klasse: D-C
12. Alle Leistungsangaben und Preise (inkl. Mehrwertsteuer) gelten für das in Deutschland angebotene Modellprogramm. Für andere Länder können sich Abweichungen ergeben.



Ohne Stecker, ohne Wallbox: Erstmals bei Volkswagen sind Golf und T-Roc als Vollhybride erhältlich

KEY ASPECTS

- **Effizienter Antrieb in der Stadt:** Neuer Hybridantrieb des Golf und T-Roc ermöglicht bis ca. 60 km/h das rein elektrische Fahren ohne externes Laden¹
- **Sparsam im Verbrauch:** Neue Hybridmodelle kommen auf WLTP-Verbrauchswerte von 4,5-5,1 Liter im Golf und 4,9-5,6 Litern im T-Roc
- **Generator und Rekuperation ersetzen Wallbox:** Volkswagen Hybridantrieb nutzt eine zweite E-Maschine und Bremsenergie, um Strom zu erzeugen
- **Zwei Leistungsstufen:** Golf Hybrid und T-Roc Hybrid können in vielen europäischen Ländern bereits bestellt werden – mit 100 kW (136 PS)^{2/4} oder 125 kW (170 PS)^{3/5} Systemleistung

AUF DEN PUNKT

Effizienter Antrieb. Volkswagen hat einen neuen Vollhybridantrieb für den Golf und den T-Roc entwickelt. Der effiziente Antrieb trägt die Bezeichnung „Hybrid“ und kommt weltweit erstmals in den zwei kompakten Bestsellern zum Einsatz. Das neue Antriebssystem ist eine Vernetzung von zwei E-Maschinen und einem Turbobenziner (TSI) in einer Einheit. Der Hybridantrieb kommt ohne eine externe Ladeschnittstelle aus und ermöglicht dennoch das rein elektrische Fahren bis ca. 60 km/h¹. Klare Kennzeichen der Effizienz: WLTP-Verbrauchswerte von bis zu 5,6 Litern (modell- & ausstattungsabhängig), das Segeln mit abgeschaltetem TSI und eine große WLTP-Gesamtreichweite.

Darüber hinaus bietet der neue Antrieb eine ausgezeichnete Anfahrperformance und einen kraftvollen Durchzug beim Beschleunigen, da die Antriebs-E-Maschine den Vierzylinder-Turbobenziner wie ein elektrischer Booster unterstützt. Das Fahrgefühl an Bord des neuen Golf Hybrid und T-Roc Hybrid ähnelt deshalb dem reiner E-Fahrzeuge, zumal die Antriebskraft linear und ohne spürbare Zugkraftunterbrechung über ein 1-Gang-Getriebe an die Vorderräder übertragen wird. Die neu entwickelte Betriebsstrategie koordiniert automatisch das Miteinander der Antriebsquellen und sorgt dafür, dass der Umstieg von einem klassischen Benziner, Diesel oder Mild-Hybrid auf die neuen Volkswagen mit Vollhybridantrieb ohne lange Eingewöhnungszeit gelingen kann. Angeboten werden der Golf Hybrid und der T-Roc Hybrid mit einer Systemleistung von 100 kW (136 PS)^{2/4} und 125 kW (170 PS)^{3/5}. Der Verkauf beider Modelle ist in vielen europäischen Ländern bereits angelaufen.

Geladen wird während der Fahrt. Die Energie für den E-Antrieb des Golf Hybrid und T-Roc Hybrid wird je nach Situation per Rekuperation oder zusätzlich über die als Generator arbeitende zweite E-Maschine erzeugt. Angetrieben wird der Generator in diesem Fall vom TSI. Der Turbobenziner übernimmt dabei temporär die Funktion eines Range-Extenders. Oberhalb von ca. 60 km/h werden die neuen Hybridmodelle allein via TSI oder in einer Allianz aus Benzin- und Elektromotor angetrieben. Der Turbobenziner schaltet sich zudem ins Geschehen ein, sobald vom Fahrer dynamisch – etwa per Kickdown beim Überholen – eine hohe Leistung angefordert wird.

Medienkontakte

Volkswagen Communications
Product Communications

Philipp Dörfler
Sprecher Golf
Tel: +49 5361 9-87633
philipp.doerfler@volkswagen.de

Andreas Schleef
Sprecher T-Roc | Tayron
Tel: +49 151 6556 8488
andreas.schleef@volkswagen.de



Mehr auf
volkswagen-newsroom.com





Medieninformation

Neuer Hybrid für noch mehr Auswahl. Mit der Einführung der neuen Vollhybride baut Volkswagen das Angebot im volumenstarken Kompakt- und SUV-Segment aus. Das neue Hybridsystem ist an der Bezeichnung „Hybrid“ am Heck des jeweiligen Modells zu erkennen und schließt hier die Lücke zwischen dem Mild-Hybrid, der als „eTSI“ bereits erhältlich ist, und den Plug-in-Hybriden. Diese sind für den Golf bestellbar unter dem Label „eHybrid“⁶ oder auch als sportlicher Golf GTE⁷.

Im Gegensatz zu einem Mild-Hybrid (eTSI) kann der neue Vollhybrid rein elektrisch fahren. Wichtig zudem: Anders als bei einem Plug-in-Hybridantrieb kommt der neue Vollhybrid jedoch ohne eine Wallbox oder andere externe Lademöglichkeiten aus. Denn der Golf Hybrid und T-Roc Hybrid wurden für alle jene Autofahrer entwickelt, die das teilelektrische Fahren in der City und eine hohe Antriebseffizienz schätzen, denen aber im privaten oder beruflichen Umfeld keine Ladeinfrastruktur zur Verfügung steht. Diese Tatsache macht die zwei neuen Hybridmodelle auch für Märkte interessant, in denen die E-Mobilität aufgrund einer fehlenden Infrastruktur bislang wenig verbreitet ist. Darüber hinaus gibt es in den unterschiedlichen Märkten gesetzliche Regelungen, die Anreize bieten, ein Fahrzeug mit niedrigerem CO₂-Ausstoß zu wählen.

Niedriger Verbrauch, hohe Reichweiten. Das neue Volkswagen Hybridsystem hat das Potenzial, die CO₂-Emissionen, den Kraftstoffverbrauch und damit auch die Kraftstoffkosten zu reduzieren. Ein Vergleich zwischen dem Golf Life Hybrid² und dem Golf Life eTSI zeigt es: In der 100-kW-Version verbraucht der neue Hybridantrieb circa 11 Prozent weniger als der eTSI mit 85 kW⁸ (jeweils kombinierte WLTP-Werte in der verbrauchsgünstigsten Version). Die WLTP-Verbrauchswerte der Vollhybridmodelle im Detail: Für den Golf Hybrid ergeben sich 5,0 bis 4,5 l/100 km (100 kW) und 5,1 bis 4,6 l/100 km (125 kW). Die entsprechenden Werte des T-Roc Hybrid: 5,5 bis 4,9 l/100 km (100 kW) und 5,6 bis 5,0 l/100 km (125 kW).

Automatische Hybridsteuerung. Bei Geschwindigkeiten bis ca. 60 km/h und normaler Leistungsanforderung fahren der Golf Hybrid und der T-Roc Hybrid so oft wie möglich elektrisch. Besonders im urbanen Bereich spielt der neue Hybridantrieb dabei seine Stärken aus. Denn dort kann die E-Maschine den TSI in Betriebsbereichen ersetzen, in denen ein Elektromotor effizienter als ein Benziner ist. Das kann den Kraftstoffverbrauch und die Emissionen reduzieren und zugleich den Komfort optimieren, da beide Volkswagen in diesem Fall besonders leise unterwegs sind, kaum Antriebsvibrationen aufweisen und durch das sofort zur Verfügung stehende Drehmomentmaximum der Antriebs-E-Maschine eine dynamische Anfahrperformance zeigen. Reicht zum Beispiel die in der Batterie gespeicherte Energie für den rein elektrischen Antrieb nicht mehr aus oder wird stark beschleunigt, schaltet sich der TSI ein. Generell sorgt der Benziner zudem für eine hohe Gesamtreichweite. In den Instrumenten kann sich der Fahrer neben der Kraftstoff- auch die Gesamtreichweite anzeigen lassen. Parallel kann der aktuelle Energiefluss über das Infotainmentdisplay abgerufen werden.

Drei smarte Betriebsmodi. Grundsätzlich stehen an Bord des Golf Hybrid und T-Roc Hybrid drei Modi zur Verfügung, die von dem Antriebssteuergerät automatisch je nach Einsatzprofil gesteuert werden. Angetrieben wird stets die Vorderachse:

- **Elektrischer Antrieb allein per E-Maschine:** Bei Geschwindigkeiten bis ca. 60 km/h werden der Golf Hybrid und T-Roc Hybrid so oft wie möglich allein per E-Maschine angetrieben. Der 1,5-Liter-Turbobenziner ist in diesem Fall abgeschaltet.



Medieninformation

- **Serieller Antrieb per E-Maschine und TSI.** Auch hier werden beide Volkswagen elektrisch angetrieben. Der TSI ist abgekoppelt, aber aktiv, um im optimalen Betriebsfenster über die Generator-E-Maschine Energie für die Antriebs-E-Maschine zu erzeugen und damit die elektrische Reichweite zu verlängern.
- **Paralleler Antrieb per TSI und E-Maschine.** Der Turbobenziner ist ab ca. 60 km/h auf Landstraßen und Autobahnen als primärer Antrieb aktiv. Die Antriebs-E-Maschine unterstützt bei Bedarf den Turbomotor, etwa als Booster beim Beschleunigen. Je nach Betriebsfenster des TSI wird auch hier über die Generator-E-Maschine Energie zum Laden der Batterie gewonnen.

Golf Hybrid – Versionen und Fahrleistungen. Die neuen Vollhybridantriebe stehen im Golf ab der Ausstattungslinie „Life“ zur Verfügung. Der Golf Life Hybrid² hat dabei stets den Antrieb mit 100 kW Systemleistung und 288 Nm Systemdrehmoment an Bord. Die exklusiveren „Style“⁹- und „R-Line“¹⁰-Modelle werden generell mit dem stärkeren 125-kW-Antrieb angeboten (310 Nm Systemdrehmoment). Der Golf Hybrid beschleunigt mit dem 100-kW-System in 8,8 Sekunden von 0 auf 100 km/h an; mit 125 kW ergibt sich ein 0-100-km/h-Wert von 7,5 Sekunden. Die Höchstgeschwindigkeit aller Versionen des Golf Hybrid wird bei 180 km/h abgeregelt.

T-Roc Hybrid – Versionen und Fahrleistungen. Ebenfalls ab „Life“ wird der T-Roc Hybrid angeboten. Auch er ist in dieser Version mit dem 100-kW-Antrieb¹¹ ausgestattet. Der T-Roc kann darüber hinaus sowohl als „Style“ wie auch „R-Line“ in beiden Leistungsstufen konfiguriert werden. Alle T-Roc Hybrid werden bei 180 km/h elektronisch abgeregelt. Die 100-kW-Versionen⁴ beschleunigen in 9,7 Sekunden auf 100 km /h; mit 125 kW⁵ erledigt das SUV den Sprintklassiker in 8,5 Sekunden.

Die neuen Vollhybridmodelle ordnen sich preislich zwischen dem Mild-Hybrid und einem Plug-in-Hybrid ein. Beispiel Deutschland: Hier startet die Version mit 100 kW (136 PS) im Golf Life² ab 37.505,00 Euro¹²; der identisch motorisierte T-Roc Life¹¹ wird zum Preis von 37.545,00¹² Euro angeboten.

In wenigen Schritten konfiguriert. Wie beim T-Roc hat Volkswagen die Ausstattungsmatrix des Golf neu sowie übersichtlich aufgebaut und das Ausstattungsniveau generell angehoben. Dabei hat Volkswagen serienmäßige bzw. optionale Einzel-Features und Pakete so an die jeweiligen Ausstattungsversionen gekoppelt, wie sie von den Kunden bevorzugt kombiniert werden. Über ihre Ausstattungsversionen hinaus können die Fahrzeuge so gezielt individualisiert werden.

DIE ANTRIEBSTECHNOLOGIE IM DETAIL

Zwei E-Maschinen, ein Benzinmotor. Das neue Hybridsystem besteht im Wesentlichen aus der Hochvoltbatterie unter der Rücksitzbank, einem 1,5 Liter großen Vierzylinder-Turbobenziner (1.5 TSI evo2) und dem daneben auf der Vorderachse integrierten Hybridmodul. Letzteres vereint in einem modular aufgebauten Gehäusekomplex unter anderem die Generator-E-Maschine, die Antriebs-E-Maschine und ein 1-Gang-Getriebe (Typ TQ250-1F). Die Generator-E-Maschine fungiert gleichzeitig als Anlasser des TSI-Motors; die Antriebs-E-Maschine ist indes parallel für die Rekuperation zuständig. Auf dem Hauptgehäuse des Hybridmoduls angeordnet ist die Leistungselektronik – die Schaltzentrale des Antriebs.



Medieninformation

Zu den weiteren Komponenten des Fahrzeugs zählen ein Hochvolt-12-Volt-Wandler, ein elektromechanischer Bremskraftverstärker (eBKV) und ein elektrischer Klimakompressor. Letzter sorgt dafür, dass die Klimafunktionen auch bei deaktiviertem TSI funktionieren.

Mit dem Antriebsstrang verbundener TSI. Über eine hydraulisch betätigte Kupplung ist der TSI mechanisch mit dem Antriebsstrang respektive Hybridmodul verbunden. Bei geschlossener Kupplung überträgt der Turbobenziner seine Leistung direkt an die Vorderräder; die Antriebs-E-Maschine unterstützt den TSI bei Bedarf. Dieser Parallelantrieb wird zudem automatisch aktiv, sobald der Golf oder T-Roc eine Geschwindigkeit von ca. 60 km/h überschreiten oder – etwa via Kickdown – sehr dynamisch Leistung abgerufen wird.

Vom Antriebsstrang getrennter TSI. Bei geöffneter Kupplung gibt es zwei Antriebsmodi. Erstens: Wenn die unter der Rücksitzbank angeordnete Lithium-Ionen-Batterie ausreichend geladen ist, treibt die Antriebs-E-Maschine bis ca. 60 km/h allein den Wagen an. Sollte der Energiegehalt der Batterie nicht mehr ausreichen, arbeitet das System indes seriell: Der Verbrennungsmotor treibt in diesem Fall die Generator-E-Maschine an, die wiederum die Energie für die Antriebs-E-Maschine erzeugt.

Effiziente Betriebsstrategie. Welcher Betriebsmodus aktiviert wird, entscheidet die Betriebsstrategie. Diese von Volkswagen entwickelte Regelung berücksichtigt unter anderem die Geschwindigkeit, das angefordertes Radmoment, den Batterieladezustand, die Temperatur, die Emissionsanforderungen und das Einsatzprofil der Nebenverbraucher. Ziel ist es, in jeder Situation die günstigste Kombination aus Effizienz, Komfort und Fahrleistung bereitzustellen. Der Wechsel zwischen den Betriebsarten erfolgt automatisch und weitgehend unmerklich. Im seriellen Betrieb sorgt die Betriebsstrategie dafür, dass der Turbobenziner entlang einer wirkungsgradoptimierten Kennlinie arbeitet: Die Nachladeleistung wird nur so weit erhöht, wie dies den Gesamtwirkungsgrad verbessert. Oberhalb der optimalen Schwelle verzichtet das System auf zusätzliches Laden. In einer späteren Phase kann der Volkswagen diese Energie wieder für das rein elektrische Fahren einsetzen. So wechseln sich effiziente Hybridphasen und elektrische Fahranteile bedarfsgerecht ab. Entscheidend ist der Wirkungsgrad des Gesamtsystems. Die Software bewertet daher nicht nur den Verbrauch des Benzinmotors, sondern auch die Energiebilanz der Generator- und der Antriebs-E-Maschine, der Leistungselektronik, der Batterie und des mechanischen Antriebsstrangs.

TSI mit 96 kW und 110 kW. Als Verbrennungsmotor kommt der 1.5 TSI evo2 zum Einsatz. Und zwar in zwei Leistungsstufen mit 96 kW (131 PS bei 3.700 U/min) und 110 kW (150 PS bei 4.300 U/min). Das maximale Drehmoment der 96-kW-Version beträgt 250 Nm und steht zwischen 1.750 und 3.600 U/min zur Verfügung. Die Systemleistung und das Systemdrehmoment des gesamten Hybridantriebs betragen in diesem Fall 100 kW (136 PS) und 288 Nm. Die 110-kW-Maschine (150 PS) entwickelt zwischen 1.750 und 4.000 U/min ihr maximales Drehmoment von 250 Nm; die Systemleistung beträgt hier 125 kW (170 PS), das Systemdrehmoment 310 Nm.

TSI mit hohem Wirkungsgrad. Den Vierzylinder-Direkteinspritzer kennzeichnet in beiden Leistungsstufen das TSI-evo-Brennverfahren und eine variable Turbinengeometrie (VTG-Lader). Beim TSI-evo-Brennverfahren ist der entscheidende Faktor im Hinblick auf die Effizienz und Leistungsentwicklung die Symbiose aus dem Miller-Cycle (frühes Schließen der Einlassventile mit einer hohen Verdichtung von



Medieninformation

12,5:1) und der VTG-Aufladung. Dank dieses Brennverfahrens, bei dem der Kraftstoff sehr sauber verbrannt wird, arbeitet der effiziente 1.5 TSI evo2 mit einem sehr hohen Wirkungsgrad. Das senkt den Verbrauch und die Emissionen. Zu den weiteren technischen Parametern des TSI zählt eine neu gestaltete Einlassnockenwelle. Darüber hinaus gilt: Da der neue Hybridantrieb niedrige Last- und Drehzahlbereiche bevorzugt elektrisch abdeckt, konnte Volkswagen den Turbobenziner konsequent auf seine besonders effizienten Betriebspunkte auslegen. Ein spezieller Drehzahlregler stellt dabei die gewünschten Betriebspunkte des TSI schnell und reproduzierbar ein.

1,6-kWh-Hochvoltbatterie . Die ebenfalls neu entwickelte Hochvoltbatterie nutzt 84 prismatische Nickel-Mangan-Cobalt-Zellen (NMC) und verfügt über eine Bruttokapazität von 1,6 kWh. Die Zellchemie ist auf die besonders häufigen Lade- und Entladevorgänge im Vollhybridbetrieb abgestimmt. Ein zentrales Batteriemanagement überwacht die Zellspannungen, die Temperatur, den Ladezustand und die Leistungsfreigabe. Die Batterie ist flüssigkeitsgekühlt und für einen sehr breiten Temperaturbereich ausgelegt. Ihre hohe Leistungsdichte unterstützt das dynamische Boosten und eine schnelle Energieaufnahme via Rekuperation. Eine spezielle Betriebsstrategie sorgt dafür, dass die kompakte Batterie jederzeit in einem optimalen Arbeitsbereich gehalten wird. Dafür berücksichtigt die Steuerung sowohl die Leistungsreserve für Beschleunigung als auch den Speicherplatz für zurückgewonnene Bremsenergie. Mit steigender Geschwindigkeit wächst typischerweise das Rekuperationspotenzial, während zum Beispiel bei sehr hohen Geschwindigkeiten weniger zusätzliche Boost-Energie vorgehalten werden muss. Der zulässige Ladezustandsbereich wird deshalb laufend an die Fahrsituation angepasst.

Drei Fahrprofile. Der Fahrer kann an Bord des neuen Golf Hybrid und T-Roc Hybrid zwischen drei Fahrprofilen wählen: „Eco“, „Comfort“ und „Sport“. Im Fahrprofil „Eco“ wird die maximale Systemleistung auf 70 Prozent begrenzt und die Boost-Funktion deaktiviert, um den Energieverbrauch zu reduzieren. Das Profil „Comfort“ verzichtet auf die Begrenzung der Systemleistung und erlaubt das Boosten. Im Fahrprofil „Sport“ wird die sportliche Ausprägung dadurch erreicht, dass der Antrieb früher in den seriellen Betrieb wechselt und damit schnell die volle Leistung zur Verfügung steht. So deckt der neue Hybridantrieb ein breites Spektrum ab: vom leisen elektrischen Fahren über die effiziente Langstrecke bis zum dynamischen Überholmanöver.