



# Medieninformation

18. Juli 2022

## 1.5 TSI evo2: noch mehr Effizienz und geringere Emissionen für den Weltmotor von Volkswagen

- Neues Hightech-Aggregat vereint hohe Effizienz und kraftvolle Performance
- Weiter optimierte Grundmotorisierung für viele Volkswagen Modelle mit 110 kW (150 PS) startet ab sofort im T-Roc<sup>1</sup> und T-Roc Cabriolet<sup>2</sup>
- Neues Aggregat ist auch für Kraftstoffe mit regenerativen Anteilen ausgelegt
- Kompakte TSI-Motoren werden in Werken rund um den Globus verbaut

**Wolfsburg – Höhere Effizienz und geringere Emissionen: Volkswagen hat seinen Ottomotoren-Bestseller 1.5 TSI weiterentwickelt und bringt die neueste Generation, den TSI evo2, nun in Europa in die ersten Modelle. Sie ermöglicht Verbrauchs- und CO<sub>2</sub>-Einsparungen. Der kompakte hochmoderne Vierzylinder wird zunächst mit einer Leistung von 110 kW (150 PS) erhältlich sein, weitere Varianten des 1.5 TSI evo2 werden folgen. Als erste Modelle werden T-Roc und T-Roc Cabriolet mit dem neuen Aggregat ausgeliefert. Bis zum Jahresende setzt der TSI evo2 sukzessive auch in weiteren Modellen ein.**



Das T-Roc Cabriolet ist ab sofort mit der neuen Grundmotorisierung 1.5 TSI Evo2 erhältlich

„In der Motoren-Palette von Volkswagen stellt der 1.5 TSI eine tragende Säule dar, denn er treibt weltweit viele Modelle vom T-Cross<sup>3</sup> bis zum Passat Variant<sup>4</sup> an. Wir haben den kompakten Vierzylinder kontinuierlich weiterentwickelt. Das Ergebnis sind deutliche Verbrauchsvorteile und ein sehr dynamisches Ansprechverhalten“, sagt Thomas Ulbrich, Mitglied des Markenvorstands Volkswagen, Geschäftsbereich „Technische

Entwicklung“. „Besonders hervorzuheben sind in der neuesten Ausbaustufe die Zylinderabschaltung ACTplus, die motornahe Abgasreinigung und das moderne TSI-Evo-Brennverfahren.“

**Die Neuerungen des EA 211 evo2 im Überblick.** Bei der jüngsten Evolutionsstufe des 1.5 TSI haben die Entwickler den Dreiwegekatalysator und den Ottopartikelfilter in einem Modul (MAR = motornahe Abgasreinigung) nahe an den Motor herangerückt, wodurch die Wirkung der Abgasreinigung weiter verbessert wurde. Dies ermöglicht als weiteren Beitrag zur Nachhaltigkeit einen reduzierten Einsatz von Edelmetallen in der Herstellung und schafft gleichzeitig die Basis für künftige Abgasnormen.

Ein wesentlicher Technikbaustein zur Reduzierung des Kraftstoffverbrauchs im 1.5 l evo2 ist die weiterentwickelte Zylinderabschaltung ACTplus – eine gemeinsame Entwicklung der Standorte Wolfsburg und Salzgitter. Der Fokus der Neuentwicklung lag darauf, das Ab- und Zuschalten der beiden Zylinder zu verbessern, um einen gleichmäßigen Motorlauf zu gewährleisten. Das Brennverfahren im Zweizylinder-Betrieb wurde optimiert und der Einsatzbereich der aktiven Zylinderabschaltung damit

### Medienkontakt

Volkswagen Communications  
Product Communications  
Benedikt Griffig  
Leiter Products & Technology  
Tel.: +49 152 5490 6978  
benedikt.griffig@volkswagen.de

Product Communications  
Christian Tinney  
Sprecher Polo | T-Cross | Taigo |  
Konventionelle Antriebe |  
Alternative Antriebe | Getriebe  
Tel.: +49 5361 9 86214  
christian.tinney@volkswagen.de



Mehr auf  
[volkswagen-newsroom.com](http://volkswagen-newsroom.com)

**ACCELERATE**  
DIGITAL | ENERGIZED



# Medieninformation

erweitert. Mit ACTplus werden bei niedrigen und mittleren Lasten und Drehzahlen der zweite und dritte Zylinder nicht befeuert. Die Umschaltung ist kaum zu spüren. In den aktiven Zylindern steigt der Wirkungsgrad, während die mittleren Zylinder weitestgehend verlustfrei mitlaufen – beim erneuten Gasgeben werden sie wieder aktiv.

Über den VTG-Abgasturbolader (variable Turbinengeometrie) hinaus bietet der 1.5 TSI weitere Hightech-Komponenten: Die Hochdruckeinspritzung baut bis zu 350 bar Druck auf, Plasma-beschichtete Zylinderlaufbahnen verringern die Reibung und Kolben mit eingegossenen Kühlkanälen erlauben es, die Verbrennung weiter zu optimieren und den Wirkungsgrad zu steigern.

**Zukunftssicheres Konzept.** Die TSI-evo2-Motoren sind auf den Betrieb mit Kraftstoffen ausgelegt, die regenerativ hergestellte Anteile enthalten – auch das sichert ihre Zukunftsfähigkeit. Zudem eignen sie sich für verschiedene Hybridisierungsstufen; bei einem Plug-in-Konzept sind bis zu 200 kW (272 PS) Systemleistung möglich.

**Ergänzung zur Elektrifizierungsstrategie.** Volkswagen befindet sich auf dem „Way to Zero“ – mit der Strategie ACCELERATE treibt das Unternehmen seine Elektrifizierungs-Offensive unter Hochdruck voran. Schon 2030 will Volkswagen in Europa 70 Prozent seines Absatzes mit E-Modellen bestreiten. Ergänzend dazu erhalten die wichtigen Verbrennungsmotoren weitere Verbesserungen – aus zwei Gründen: Zum einen werden sie auf diese Weise für die künftigen weltweiten Abgasnormen wie die Euro 7 ertüchtigt. Zum anderen werden die Verbrenner-Modelle von Volkswagen auf vielen Märkten weiterhin nachgefragt – vor allem dort, wo die Elektromobilität mangels Ladeinfrastruktur nur langsam in Gang kommt.

**Der Weltmotor – seit zehn Jahren State of the Art.** Die kompakten TSI-Motoren aus der Familie EA 211 (EA = Entwicklungsauftrag) sind seit 2012 globale Bestseller: Jedes Jahr baut Volkswagen über vier Millionen von ihnen an elf Standorten auf drei Kontinenten. Schon bei ihrem Debüt 2012 – damals in drei Hubraumvarianten – brachten sie viele Hightech-Features mit. Strikter Leichtbau senkte ihr Gewicht bis zu 21 Kilogramm im Vergleich zu den Vorgängern.

**Das TSI-evo-Brennverfahren.** Das bereits aus dem 1.5 l TSI evo1 bekannte TSI-evo-Brennverfahren wird bei der TSI-evo2-Generation fortgeführt. Neben einer Optimierung der Brennraumkühlung ist der entscheidende Faktor wieder die Symbiose aus Miller-Cycle (frühes Schließen der Einlassventile mit einer hohen Verdichtung) und VTG-Aufladetechnologie (variable Turbinengeometrie). Insbesondere die Möglichkeit, relevante Motor-Softwarekomponenten VW-intern entwickeln und optimieren zu können, ermöglichte diesen nächsten Schritt.

<sup>1</sup>T-Roc 1.5 TSI (110 kW/150 PS) – Verbrauch in l/100 km (NEFZ): innerorts 6,8–6,2, außerorts 4,4, kombiniert 5,3–5,0; CO<sub>2</sub>-Emission in g/km (kombiniert) 120–115; Effizienzklasse: B

<sup>2</sup>T-Roc Cabriolet 1.5 TSI (110 kW/150 PS) – Verbrauch in l/100 km (NEFZ): innerorts 7,0–6,4, außerorts 4,7, kombiniert 5,6–5,4; CO<sub>2</sub>-Emission in g/km (kombiniert) 127–122; Effizienzklasse: B–A

# Medieninformation



<sup>3</sup>T-Cross 1.5 TSI (110 kW/150 PS) – Verbrauch in l/100 km (NEFZ): innerorts 5,8, außerorts 4,6, kombiniert 5,1; CO<sub>2</sub>-Emission in g/km (kombiniert) 116; Effizienzklasse: B

<sup>4</sup>Passat Variant 1.5 TSI (110 kW/150 PS) – Verbrauch in l/100 km (NEFZ): innerorts 6,3 - 6,1, außerorts 4,9-4,6, kombiniert 5,3-5,2; CO<sub>2</sub>-Emission in g/km (kombiniert) 122-120; Effizienzklasse: B-A

---

Die Marke Volkswagen Pkw ist weltweit in mehr als 150 Märkten präsent und produziert Fahrzeuge an mehr als 30 Standorten in 13 Ländern. Im Jahr 2021 hat Volkswagen rund 4,9 Millionen Fahrzeuge ausgeliefert. Hierzu gehören Bestseller wie Polo, T-Roc, Golf, Tiguan oder Passat sowie die vollelektrischen Erfolgsmodelle ID.3 und ID.4. Das Unternehmen übergab im vergangenen Jahr weltweit über 260.000 reine Elektrofahrzeuge an Kunden und damit mehr als je zuvor. Derzeit arbeiten weltweit rund 184.000 Menschen bei Volkswagen. Hinzu kommen mehr als 10.000 Handelsbetriebe und Servicepartner mit 86.000 Mitarbeitern. Mit seiner Strategie ACCELERATE treibt Volkswagen seine Weiterentwicklung zum softwareorientierten Mobilitätsanbieter konsequent voran.

---