

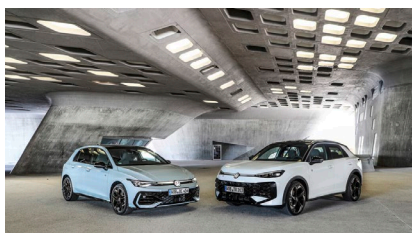


23. April 2026

Elektrifizierung leichtgemacht: Volkswagen präsentiert neuen Vollhybrid für Golf und T-Roc

- **Kraftstoff sparend:** Kombination aus zwei E-Maschinen und Turbomotor verbraucht weniger Benzin als ein Mild-Hybrid
- **Temporär elektrisch ohne Wallbox:** Elektrische Energie kann an Bord durch Rekuperation sowie einen Turbobenziner mit Generator erzeugt werden
- **Antrieb für Volumenmodelle:** Neuer Volkswagen Vollhybrid soll im vierten Quartal des Jahres im Golf und T-Roc auf den Markt kommen
- **Premiere in Wien:** Volkswagen stellt neues Hybridsystem im Rahmen des Wiener Motorensymposiums (22. bis 24. April 2026) vor

Wolfsburg – Volkswagen hat einen neuen Vollhybridantrieb entwickelt. Er verbindet das temporär elektrische Fahren mit hoher Effizienz und großer Reichweite. Der neue Antrieb soll ab dem vierten Quartal des Jahres im Golf Hybrid¹ und T-Roc Hybrid¹ zum Einsatz kommen. Auf Ladekabel und eine Ladeinfrastruktur sind die neuen Hybridmodelle nicht angewiesen: Die Energie für die elektrischen Antriebsphasen wird an Bord dieser Volkswagen per Rekuperation sowie Turbobenziner in Verbindung mit einem Generator gewonnen. Das neue Vollhybridsystem wird künftig in zwei Leistungsstufen angeboten und bietet gegenüber einem Mild-Hybridantrieb einen reduzierten Kraftstoffverbrauch. Die Details des neuen Antriebs präsentiert Volkswagen im Rahmen des „Internationalen Wiener Motorensymposiums“ (22. bis 24. April 2026) in Österreichs Hauptstadt.



Der neue Vollhybrid wird im Golf und T-Roc⁴ auf den Markt kommen

Ladeinfrastruktur. Beispiel Golf: Das neue Hybridsystem ist an der Bezeichnung „Hybrid“ zu erkennen und schließt hier die Lücke zwischen dem Mild-Hybrid, der als „eTSI“ bereits erhältlich ist, und den Plug-in-Hybriden. Diese sind im Golf bestellbar unter dem Label „eHybrid“² oder als sportlicher GTE³. Volkswagen nutzt damit ein nochmals breiteres Spektrum elektrifizierter Antriebe, um ergänzend zu den rein elektrischen ID. Modellen für jedes Einsatzszenario und die für jeden Kunden passende Antriebslösung anbieten zu können.

Innovatives Hybridmodul. Der neue Hybridantrieb treibt die Vorderachse an. Er besteht im Wesentlichen aus dem Hybridmodul, dem Turbobenziner (TSI) und der Lithium-Ionen-Batterie. Das Hybridmodul beinhaltet unter anderem eine E-Maschine als Antriebsmotor, eine zweite E-Maschine als Generator, eine Leistungselektronik, ein

Der Vollhybrid bietet zahlreiche Vorteile: Im Vergleich zu einem einfacheren Mild-Hybrid ermöglicht er einen höheren elektrischen Fahranteil und damit niedrigere Emissions- und Verbrauchswerte sowie reduzierte Kraftstoffkosten. Gegenüber einem extern aufladbaren Plug-in-Hybridantrieb ist der Vollhybrid indes in der Anschaffung günstiger; zudem benötigt er keine

Medienkontakt

Volkswagen Communications

Christian Tinney
Sprecher Polo, T-Cross, Taigo, Tiguan
Tel: +49 151 2926 3119
christian.tinney@volkswagen.de

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

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



Mehr auf
volkswagen-newsroom.com





Medieninformation

Differenzial und 1-Gang-Getriebe sowie eine elektronisch gesteuerte Lamellenkupplung samt eigener Steuereinheit, über die der TSI in den Antriebsstrang ein- und ausgekoppelt wird. Ebenfalls in den Vorderwagen integriert: ein elektrischer Klimakompressor und ein elektrischer Bremskraftverstärker (eBKV). Die auf den Hybridantrieb zugeschnittene Hochvoltbatterie mit NMC-Zellen und einer in HEV-Fahrzeugen üblichen Kapazität von 1,6 kWh (brutto) wird sowohl beim Golf als auch T-Roc im Heckbereich in den Fahrzeugboden integriert.

Drei Betriebsmodi. Das Zusammenspiel des Turbobenziners (1.5 TSI evo2), der zwei E-Maschinen und der Hochvoltbatterie – wurde von Volkswagen so konzipiert, dass eine gute Balance aus Effizienz, Dynamik und Komfort entsteht. Die für den Antrieb zuständige E-Maschine ersetzt oder unterstützt den Turbobenziner dabei in all jenen Phasen, in denen sie ein Plus an Effizienz bietet. Zum Beispiel beim Anfahren, bei niedrigen Geschwindigkeiten und damit Stadtverkehr sind der Golf Hybrid und T-Roc Hybrid deshalb häufig rein elektrisch und infolgedessen sehr leise unterwegs. Generell bietet der Antrieb drei Betriebsmodi, die vom Fahrzeug automatisch je nach Einsatzprofil aktiviert werden:

- **Antrieb per E-Maschine** – Fahren bei niedrigen Geschwindigkeiten allein per E-Maschine, der TSI ist abgeschaltet.
- **Serieller Antrieb** – E-Maschine plus Generator: Fahren per E-Maschine. Der TSI ist aktiv aber abgekoppelt, um in einem optimalen Betriebsfenster über einen Generator Energie für die E-Maschine zu erzeugen und damit die elektrische Reichweite zu verlängern.
- **Paralleler Antrieb** – Benziner und E-Maschine – der TSI ist ab ca. 60 km/h auf Landstraßen und Autobahnen als primärer Antrieb aktiv; die E-Maschine unterstützt den Turbomotor, etwa als Booster beim Beschleunigen.

Drei Fahrprofile. Der Fahrer wird an Bord des neuen Golf Hybrid und T-Roc Hybrid zwischen drei Fahrprofilen wählen können: „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.

¹ Seriennahe Studie. Das Fahrzeug wird noch nicht zum Verkauf angeboten.

² Golf eHybrid - Energieverbrauch gewichtet kombiniert: 12,8-12,1 kWh/100 km plus 1,3-1,1 l/100 km; 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

³ Golf GTE - Energieverbrauch gewichtet kombiniert: 13,0-12,7 kWh/100 km plus 1,4-1,3 l/100 km; Kraftstoffverbrauch bei entladener Batterie kombiniert: 5,4-5,3 l/100 km; CO₂-Emissionen gewichtet kombiniert: 31-30 g/km; CO₂-Klasse gewichtet kombiniert: B; CO₂-Klasse bei entladener Batterie: D



⁴ T-Roc R-Linie – Kraftstoffverbrauch kombiniert: 6,0–5,6 l/100 km, CO₂-Emissionen kombiniert: 136–128 g/km, CO₂-Klasse: E-D

Die Marke Volkswagen Pkw ist weltweit präsent und produziert Fahrzeuge an 28 Standorten in zwölf Ländern. Im Jahr 2025 hat Volkswagen über 4,7 Millionen Fahrzeuge ausgeliefert. Hierzu gehören Bestseller wie Polo, T-Roc, T-Cross, Golf, Tiguan oder Passat sowie die vollelektrischen Erfolgsmodelle der ID. Familie. Das Unternehmen übergab im vergangenen Jahr weltweit rund 382.000 reine Elektrofahrzeuge an Kunden. Derzeit arbeiten weltweit rund 170.000 Menschen bei Volkswagen. Mit seiner Strategie „BOOST 2030“ treibt Volkswagen seine Weiterentwicklung zur begehrtesten Marke für nachhaltige Mobilität konsequent voran.
