



# Der neue T-Roc



International  
Media Drive

DE

Lissabon 2025

# Inhalt

## 03 KURZGEFASST

Der T-Roc ist das beliebteste SUV Europas – jetzt kommt ein komplett neuer T-Roc auf den Markt

### 10 ANTRIEBSSYSTEME

Serienmäßig elektrifiziert  
– der neue T-Roc startet mit modernsten Hybridantrieben durch

### 16 ASSISTENZ- UND FAHRWERKSSYSTEME

Innovativer MQB evo  
– neuer T-Roc hat zahlreiche Systeme des größeren Tiguan und Tayron an Bord

### 21 DESIGN UND DIMENSIONEN

Pure Klarheit – das neue Design transferiert die T-Roc DNA in die nächste Generation des SUV

### 27 INTERIEUR UND BEDIENUNG

Jedes Detail verbessert  
– Wertigkeit erhöht, Komfort gesteigert, Raumangebot vergrößert

### 34 SERIEN- UND SONDERAUSSTATTUNG

Smarte Matrix – T-Roc ist einfach konfigurierbar und bietet optimiertes Preis-Leistungsverhältnis

### 36 Mediathek

#### Medienkontakte

##### Volkswagen Communications | Product Communications



**Andreas Schleef**  
Sprecher T-Roc, Tayron,  
Touran, Fahrwerk  
Tel: +49 151 65 56 84 88  
andreas.schleef@volkswagen.de



**Christian Tinney**  
Sprecher Polo, T-Cross,  
Taigo, Tiguan  
Tel: +49 151 29 26 31 19  
christian.tinney@volkswagen.de

#### Plain-Text-Versionen

Laden Sie hier eine unformatierte Plain-Text-Version der Pressemappe herunter:



#### Mediathek

##### DOWNLOAD



## KURZGEFASST

Der T-Roc ist das beliebteste SUV Europas – jetzt kommt ein komplett neuer T-Roc auf den Markt

### KERNEIGENSCHAFTEN

**Meistverkauftes SUV in Europa.** Der T-Roc ist ein europäisches Erfolgsmodell. In Deutschland konzipiert und in Portugal gebaut, erobert der 2017 vorgestellte, seitdem mehr als zwei Millionen Mal gebaute und 2021 weiterentwickelte Volkswagen regelmäßig die Spitzenpositionen der SUV-Zulassungsstatistiken. 2025 – im Jahr der Ablösung – ist die erste Generation dieses Volkswagen unangefochten das meistverkaufte SUV in Europa. Jetzt startet die in allen Bereichen verbesserte zweite Generation durch. Volkswagen CEO Thomas Schäfer zum neuen T-Roc: „Unsere Kunden lieben den T-Roc – und ich bin davon überzeugt, dass die neue Generation alles mitbringt, um diese tolle Erfolgsstory weiterzuschreiben: ein progressives Design, innovative Technologien, Top-Qualität und Wertigkeit, intuitive

Bedienung und ein angenehm ausgewogenes Fahrverhalten.“ Fakt ist: Mit durchgängig neuen Hybridantrieben, einem komplett neu entwickelten und auffallend wertigen Interieur, neuen Infotainment-, Cockpit- und Bediensystemen aus dem größeren Tiguan und Tayron, mehr Platz im Innen- und Kofferraum sowie in seiner Klasse zum Teil einzigartigen Assistenzsystemen wie dem „Travel Assist“ macht der clean und charismatisch designete T-Roc einen großen Entwicklungssprung nach vorn. Der Vorverkauf ist in Europa bereits angelaufen. Die offizielle Markteinführung des neuen T-Roc und damit das Debüt vor Ort bei den Volkswagen Händlern folgt ab sofort.

## KEY ASPECTS

- **Neues Spektrum der Hybridantriebe** – T-Roc kommt als erster Volkswagen mit einem durchgängig hybridisierten Antriebsspektrum auf den Markt
- **Neues Level der Assistenzsysteme** – T-Roc ist das erste SUV im Segment mit der neusten Evolutionsstufe des „Travel Assist“<sup>1</sup> inklusive „Emergency Assist“
- **Neuer Status quo** – T-Roc Interieur schlägt mit hoher Wertigkeit, mehr Raum und innovativem Cockpit eine Brücke in die Tiguan Klasse
- **Neue Dimension des Lichts** – T-Roc bringt neue „IQ.LIGHT – LED-Matrix-Scheinwerfer“<sup>1</sup> mit Hochleistungsfernlicht in die Klasse der kompakten SUVs



**Gesicht in der Menge.** Bereits der erste T-Roc setzte sich mit einem ganz eigenen Design-Stil in Szene – ein unverwechselbares und zugleich sympathisches Gesicht in der Menge. Zu seinen besonderen Merkmalen gehört ein markanter silberner Streifen, der sich von der A- bis zur unverwechselbaren T-Roc C-Säule spannt, dadurch die Dachlinie verlängert und aufgrund seiner Form von den Designern „Hockeyschläger“ genannt wird. Ebenfalls absolut typisch für den T-Roc: die über dem hinteren Radlauf präzise, muskulös und kraftvoll herausgezogene Schulterpartie. Diese ikonischen Merkmale gingen als DNA dieser Baureihe auch in das neu entwickelte Design des Nachfolgers ein. Der ist damit – obwohl bis zum letzten Millimeter neu gestaltet und weiterentwickelt – sofort als T-Roc zu erkennen. Das „Gesicht“ zeigt nun eine stilistische Nähe zur Familie anderer Volkswagen der Neuzeit und wird so zu einer Brücke zum Volkswagen Design der Zukunft. Das neue „Familiengesicht“ ist dabei die Absprungbasis, auf der beim neuen T-Roc ein „Produktgesicht“ mit größter Eigenständigkeit entstanden ist. Jede Linie, jede Kante, jede Fläche und jede Wölbung hat dabei ihre Logik und Funktion. Darüber hinaus wurde das SUV aerodynamischer: Der neue Luftwiderstandsbeiwert von  $c_w = 0,29$  entspricht einer Verbesserung von 10 Prozent gegenüber dem Vorgänger und sorgt – zusammen mit dem neuen Antriebspektrum – dafür, dass die Effizienz der zweiten T-Roc Generation klar verbessert werden konnte.

**1.5 eTSI zur Markteinführung.** Der neue T-Roc ist die erste Volkswagen Baureihe, deren komplettes Antriebsprogramm ausschließlich aus effizienten Hybridsystemen besteht. Direkt zur Markteinführung angeboten wird einer der erfolgreichsten VW Antriebe dieser Zeit: ein 1,5-Liter-Turbomotor als 48V-Mild-Hybrid (1.5 eTSI) in zwei Leistungsstufen mit 85 kW (116 PS)<sup>2</sup> und 110 kW (150 PS)<sup>3</sup>. Beide Versionen des im T-Roc erstmals eingesetzten 1.5 eTSI sind Hightechsysteme: Via Rekuperation wandeln sie kinetische in elektrische Energie um und speichern sie in einer kompakten Lithium-Ionen-Batterie. Der effiziente Verbrennungsmotor kann dadurch während der Fahrt immer wieder abgeschaltet werden – dieser Segelmodus spart Kraftstoff und senkt die Emissionen. Ist der Vierzylinder in Betrieb, werden zudem so oft wie möglich zwei Zylinder stillgelegt. Auch das senkt den Verbrauch. Darüber hinaus wird durch den elektrischen Boost des Hybridsystems die Anfahrperformance perfektioniert, da ein 48V-Riemen-Startergenerator mit einem elektrischen Zusatzdrehmoment von bis zu 56 Nm – besonders spürbar beim Anfahren an Steigungen – den Benziner unterstützt.

**2.0 eTSI und 1.5 Hybrid als neue Hybridsysteme.** 2026 werden zwei neue Hybridentwicklungen im T-Roc debütieren: ein 2,0-Liter-Turbobenziner mit 48V-Mild-Hybridsystem (2.0 eTSI) sowie ein 1,5-Liter-Voll-Hybrid (Hybrid). Auch die neuen Hybridantriebe wird es jeweils



Der T-Roc in der Ausstattungsversion „R-Line“<sup>7</sup>

in zwei Leistungsstufen geben: Der neue 2.0 eTSI ist im T-Roc stets an den Allradantrieb 4MOTION gekoppelt. Zuerst wird der 2.0 eTSI 4MOTION mit 150 kW (204 PS)<sup>4</sup> auf den Markt kommen. Gegen Ende des kommenden Jahres folgt dann die neue und nochmals stärkere Highend-Topversion der SUV-Baureihe mit dieser Antriebstechnik: der von der Premium-Performance-Marke Volkswagen R entwickelte T-Roc R 4MOTION<sup>4</sup>. Ebenfalls 2026 werden die zwei neuen 1,5-Liter-Voll-Hybridmotoren mit Frontantrieb und Leistungen von 100 kW (136 PS)<sup>4</sup> sowie 125 kW (170 PS)<sup>4</sup> das Programm ergänzen. Damit wird das T-Roc Motorspektrum aus sechs Versionen bestehen – vier mit Front- und zwei mit Allradantrieb, allesamt mit automatischen schaltenden Getrieben ausgerüstet.



**Erstes SUV der Klasse mit „Travel Assist“.** Die zweite T-Roc Generation basiert auf dem MQB evo – der neusten Evolutionsstufe des Modularen Querbaukastens. Damit einher geht ein in der Klasse des T-Roc neues Spektrum der Assistenz- und Komfortsysteme. Der Punkt: Das neue SUV hat dank des MQB evo Technologien an Bord, wie sie auch im größeren Tiguan und Tayron eingesetzt werden. Ein Novum in der T-Roc Klasse ist dabei die nächste Entwicklungsstufe des „Travel Assist“<sup>1</sup>, der nicht nur den automatischen Spurwechsel unterstützt<sup>5</sup>, sondern noch vorausschauender und harmonischer auf Tempolimits und deren Aufhebung reagiert<sup>5</sup>. Ein wichtiges Sicherheitssystem ist indes der „Emergency Assist“<sup>1</sup>, der das SUV im Notfall – bei gesundheitlichen Problemen des Fahrers – automatisch<sup>5</sup> an den rechten Fahrbahnrand lenkt und dort zum Stehen bringt<sup>5</sup>. Ebenfalls neu an Bord ist der Ausstiegswarner. Er warnt<sup>5</sup> die Passagiere vor dem Öffnen einer Tür, falls sich ein Fahrzeug von hinten nähert. Gerade im innerstädtischen Verkehr kann der Ausstiegswarner dazu beitragen, die durch das plötzliche Öffnen der Fahrzeugtür besonders für Fahrradfahrer gefährlichen Unfälle zu vermeiden. Erstmals an Bord hat der T-Roc zudem den „Park Assist Pro“<sup>1</sup>, der dank Memory-Funktion das vollautomatische Parken<sup>5</sup> über Distanzen von bis zu 50 Metern und via Remote-Funktion das Parken per Smartphone ermöglicht<sup>5</sup>.

**Smarte Matrix der Ausstattungen.** Neu und übersichtlich aufgebaut hat Volkswagen die Ausstattungsmatrix des T-Roc. Serienmäßige respektive optionale Features und Pakete sind dabei mit wenigen Klicks ausgewählt. Generell angehoben wurde das Ausstattungsniveau. Schon die Grundversion der neuen T-Roc Generation ist aufgrund ihrer Serienausstattung und ihrer hochwertigen Interieur-Materialien alles andere als ein Einstiegsmodell. Über drei weitere Ausstattungsversionen kann der neue T-Roc gezielt individualisiert werden. Die Topversionen korrespondieren dabei mit dem Ausstattungsniveau der nächst höheren Klasse. Folgende vier T-Roc Ausstattungen werden aktuell angeboten:

- „Trend“ (Grundmodell)
- „Life“ (mittleres Ausstattungslevel)
- „Style“ (elegante Topversion)
- „R-Line“ (dynamische Topversion)



Der T-Roc in der Ausstattungsversion „Life“



Der T-Roc in der Ausstattungsversion „R-Line“<sup>7</sup>





Interieur mit der im T-Roc Style und T-Roc R-Line<sup>7</sup> serienmäßigen Ambientebeleuchtung



Der illuminierte Fahrerlebnisschalter des neuen T-Roc

**Wertigkeit auf neuem Level.** Clean und unverwechselbar ist das Design des Innenraums – horizontal gegliederte Flächen und klare Linien sorgen dafür, sich sofort zurechtzufinden. Die Wertigkeit der Materialien definiert einen neuen Status quo in der Klasse – weiche, hochwertige und im Bereich der Schalttafel stoffbespannte Oberflächen, perforierte und erstmals durchleuchtete Kunstlederdekore sowie haptisch und optisch ansprechende Sitzstoffe verwischen hier die Klassengrenzen nach oben. Bis in das kleinste Details durchdacht ist indes die Bedienbarkeit – griffige Tasten im Multifunktionslenkrad, robuste und ergonomisch optimierte Türöffner und der multifunktionale Fahrerlebnisschalter<sup>1</sup> für verschiedene Funktionen und die Audiolautstärke lassen eine intuitiv bedienbare Interieur-

welt entstehen. Neu an Bord des T-Roc ist zudem ein Windshield-Head-up-Display<sup>1</sup>. Als User-orientierte Technologien stehen Features wie Infotainmentsysteme der neusten Generation inklusive Sprachbedienung<sup>1</sup> und ChatGPT-Integration<sup>1</sup> zur Verfügung. Ebenfalls neu: die digitalen Instrumente im großen Rechteckformat; sie bieten neben den üblichen „Views“ nun auch eine Black-Panel-Funktion mit einer komplett reduzierten Darstellung, da nicht immer das volle Spektrum der Informationen benötigt wird. Als erstes Modell dieser SUV-Klasse hat der T-Roc zudem alternativ zur serienmäßigen 2-Zonen-Klimaautomatik ein optionales 3-Zonen-Klimasystem („Air Care Climatronic“<sup>1</sup>) an Bord, das eine separate Klimatisierung des dreisitzigen Fonds ermöglicht.

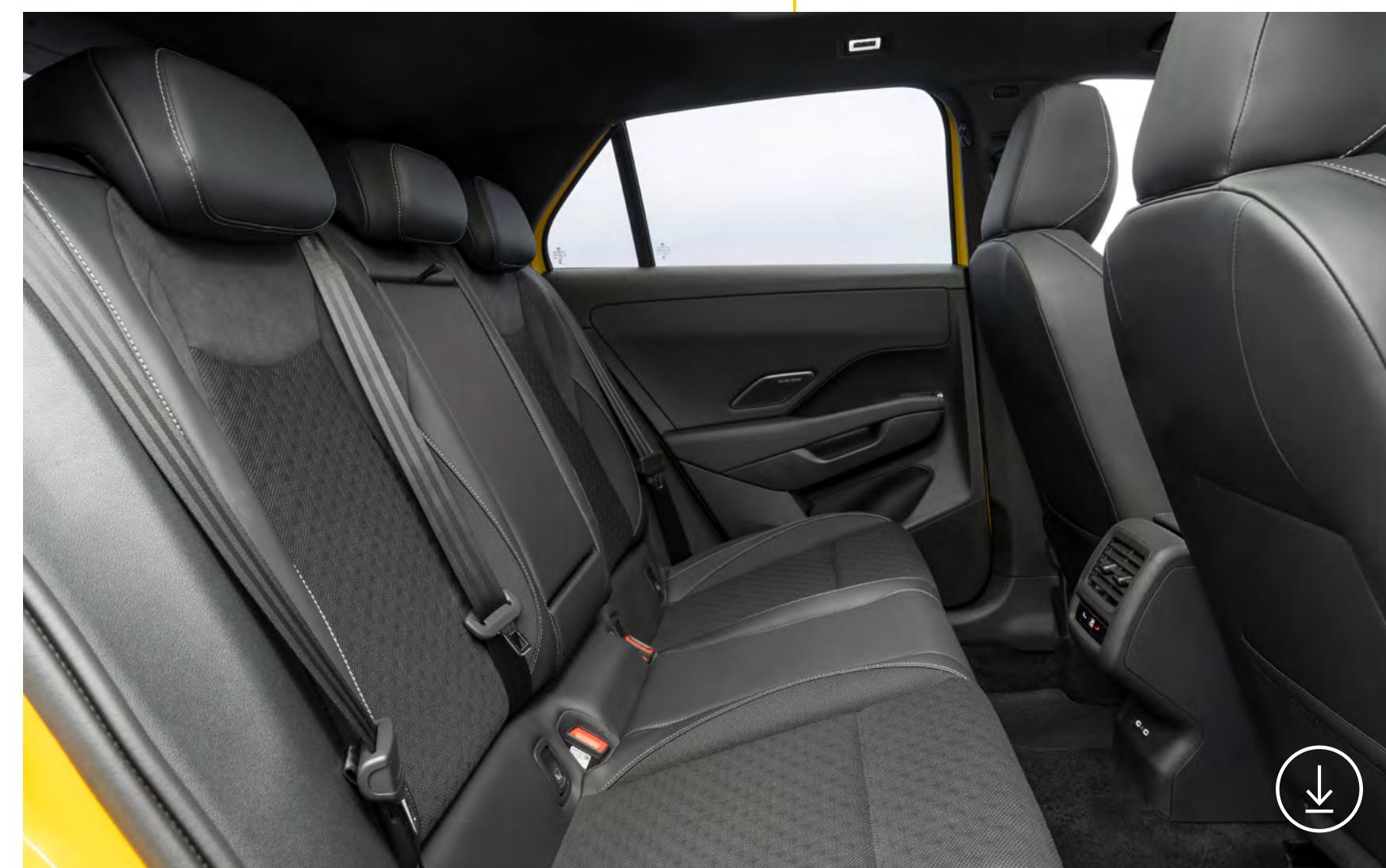


Mit Stoffgewebe bespannter Armaturenträger

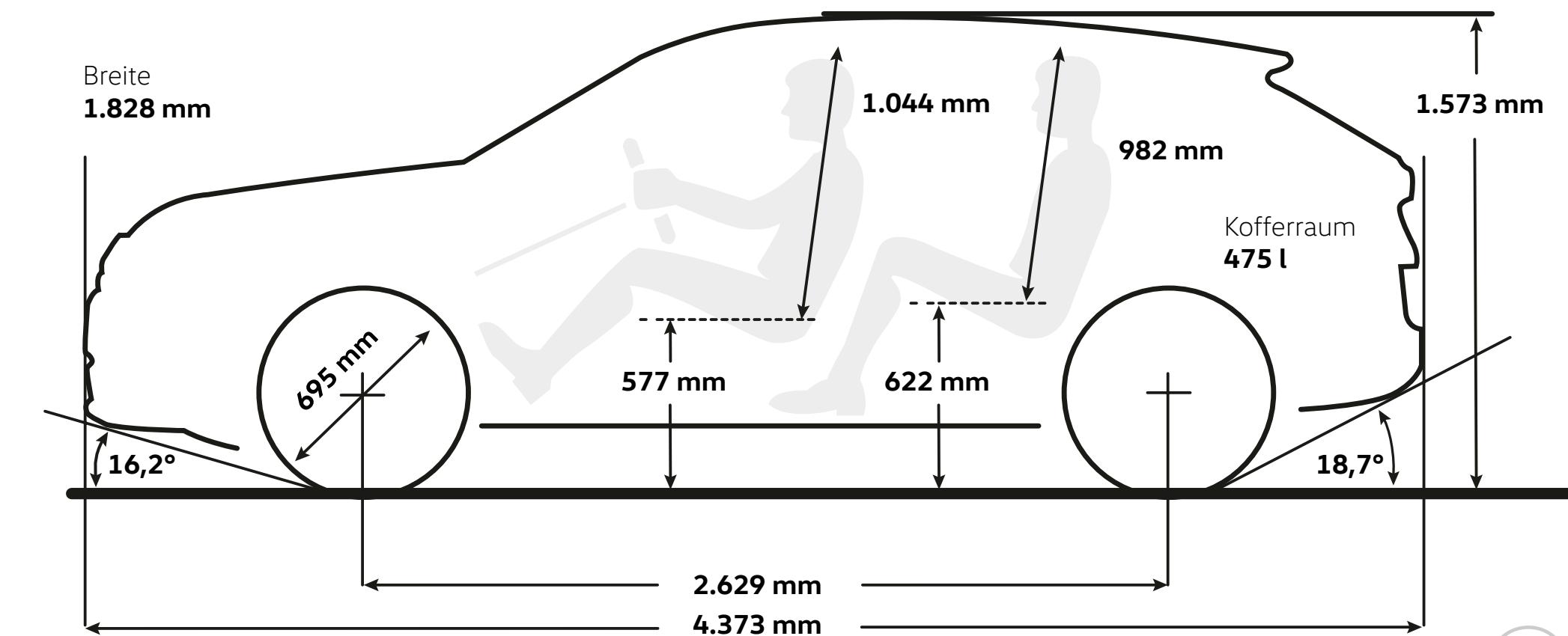


**Klares Plus an Knie- und Kofferraum.** Wer vorne als Fahrer oder Beifahrer im T-Roc Platz nimmt und über die hohe und gut einsehbare Motorhaube hinausblickt, wähnt sich nicht in einem SUV der Kompaktklasse, sondern der Mittelklasse. Verstärkt wird dieser Eindruck durch das langstrecken- und familientaugliche Platzangebot der zweiten T-Roc Generation. Selbst wenn vorn Personen mit einer Größe von über 1,85 m sitzen, finden im dreisitzigen Fond Gäste mit ähnlicher Statur ausreichend Knieraum. Hier wirkt sich das Plus von insgesamt 122 mm aus, die der neue T-Roc in der Länge gewachsen ist. Darüber hinaus ist dafür gesorgt, dass auch das Gepäck von fünf Reisenden ausreichenden Raum bekommt: Dank des Plus an Länge erhöhte sich das Kofferraumvolumen bei Beladung bis zur Höhe der 1/3 zu 2/3 klappbaren Rücksitzlehnen um 30 auf 475 Liter. Ab der Ausstattungsstufe „Life“ kann der Bereich der Mittelarmlehne separat inklusive mittlerer Kopfstütze umgeklappt werden, um Platz für lange Gegenstände wie Skier zu schaffen.

**Umklappbare Beifahrersitzlehne.** Ergonomisch konzipiert wurde die Sitzanlage. SUV-typisch hoch ist die Sitzposition. Bereits ab der mittleren Ausstattung „Life“ verfügen die Komfortsitze über pneumatische Lendenwirbelstützen in den Rückenlehnen, die elektrisch eingestellt werden. Zwischen den Vordersitzen gibt es eine bequeme Mittelarmlehne mit einem darin integrierten Staufach. In den Ausstattungen „Life“ und „Style“ lässt sich zudem die Beifahrersitzlehne umklappen, damit Gegenstände im XL-Format an Bord des T-Roc transportiert werden können.



Rücksitzbank mit deutlich mehr Kniefreiheit



Die wichtigsten Dimensionen auf einen Blick





Interieur des T-Roc Style in „Mistralgrau / Soul-Schwarz“

**„Style“ mit Massagefunktion.** In der auf maximalen Komfort ausgelegten Topversion „Style“ ist im T-Roc ein ergoActive-Fahrersitz an Bord. Beide „Style“-Vordersitze sind zudem mit einer ebenfalls neuen pneumatischen Massage-Funktion ausgestattet – ein Feature, das Volkswagen aus der Mittel- und Oberklasse in das Segment des T-Roc transferiert hat. Die Sitzmittelbahnen der Vorder- und äußeren Rücksitze sind im Fall des „Style“ im Mikrovlies „ArtVelours Eco“ ausgeführt. Die Komfortsitze von Fahrer und Beifahrer sind darüber hinaus serienmäßig beheizbar und in der Höhe einstellbar.

**„R-Line“ mit Sport-Komfortsitzen.** Die sportliche T-Roc Topversion „R-Line“ ist vorn mit ergonomisch und optisch individualisierten Sport-Komfortsitzen samt integrierten Kopfstützen ausgestattet. In die Mittelbahnen des Fahrer- und Beifahrersitzes ist ein „R“ für „R-Line“ eingearbeitet. Sowohl der T-Roc R-Line als auch der T-Roc Style können optional mit Sitzanlagen in hochwertigem Leder bestellt werden; die Vordersitze sind in diesem Fall elektrisch einstellbar. In der Konfiguration mit Leder ist auch der „Style“ mit Sport-Komfortsitzen ausgestattet. Damit spielt der Sitzkomfort des T-Roc innerhalb seiner Klasse in einer eigenen Komfortliga.

Sitze des T-Roc R-Line<sup>7</sup> in „Soul-Schwarz“

**Sonderausstattungen bieten maximale Vielfalt.** Zu den Optionen gehören Details wie „IQ.LIGHT – LED-Matrix-Scheinwerfer“ mit einem Hochleistungsfernlicht und 3D-LED-Rückleuchten mit dynamischer Blinkfunktion, elektrisch einstellbare Sitze, das Head-up-Display, ein Harman Kardon Soundsystem mit 480 Watt, Assistenzsysteme wie der „Travel Assist“ für teilautomatisierte Fahrfunktionen, die adaptive Fahrwerksregelung DCC im T-Roc mit 110 kW, ein großes Panorama-Schiebe-/Aufstelldach und ein „Black Style“-Paket mit schwarzen Exterieur-Details inklusive schwarzer Leichtmetallräder. Alle Versionen des T-Roc können zudem mit einer Anhängevorrichtung bestellt werden, deren Stützlast mit 80 kg für den Transport schwerer E-Bikes ausgelegt ist.



**VW Modell mit dem höchsten Rezyklat-Anteil.** Wegweisend ist der neue T-Roc für Volkswagen auch im Bereich der generellen Nachhaltigkeit. Hier sind nicht nur die hybridisierten und effizienten Antriebe gemeint, sondern ebenso der besonders hohe Anteil recycelter Materialien, die Volkswagen im neuen T-Roc einsetzt. Bis zu 140 Bauteile des Exterieurs und Interieurs werden vollständig oder anteilig aus Rezyklaten gefertigt. Ihr Gesamtgewicht erreicht je nach Ausstattung und Motorisierung bis zu rund 40 kg. Das entspricht ca. 20 Prozent der im T-Roc verbauten Kunststoffmasse<sup>6</sup>. Zu den größten Rezyklat-Bauteilen gehören die Unterboden- und Kofferraumverkleidungen, der Dachhimmel, die vorderen Türverkleidungen, die Radhausschalen und die Bodenbeläge. Ebenfalls Rezyklate enthalten bis zu 85 Prozent der verwendeten Textilien. Wie aus den ID. Modellen bereits bekannt, bestehen die Interieur-Textilien dabei zu einem Großteil aus recycelten PET-Bottle-Flakes. So werden beispielsweise die Textilien der serienmäßigen Sitze in den Ausstattungsversionen „Trend“, „Life“ und „R-Line“ bis zu 100 Prozent aus recyceltem PET gefertigt. Gleiches gilt für die Textiloberware des Dachhimmels, des Teppichs und der Fußmatten. Das Mikrovlies „ArtVelours



Eco“ (Serie für die Sitze der Version „Style“) besteht aus bis zu 71 Prozent recyceltem PET, das in diesem Fall zum Beispiel aus T-Shirts gewonnen wird. Last but not least kommt ein umweltschonender Chromersatzlack statt Echtchrom zum Einsatz. Fest steht, dass der neue T-Roc aktuell den höchsten Rezyklat-Anteil aller aktuellen Volkswagen aufweist. Das neue SUV zeigt par excellence, wie perfekt Nachhaltigkeit und Qualität heute sicht- und spürbar miteinander harmonieren.

1. Optionale Ausstattung.
2. T-Roc 1.5 eTSI, 85 kW (116 PS) – Kraftstoffverbrauch: kombiniert 6,0-5,5 l/100 km; CO<sub>2</sub>-Emissionen: kombiniert 136-125 g/km; CO<sub>2</sub>-Klasse E-D
3. T-Roc 1.5 eTSI, 110 kW (150 PS) – Kraftstoffverbrauch: kombiniert 6,0-5,5 l/100 km; CO<sub>2</sub>-Emissionen: kombiniert 137-126 g/km; CO<sub>2</sub>-Klasse E-D
4. Seriennahe Studie. Diese Motorversion wird noch nicht zum Verkauf angeboten
5. Im Rahmen der Grenzen des Systems: Der Fahrer muss jederzeit bereit sein, das Assistenzsystem zu übersteuern. Er wird nicht von seiner Verantwortung entbunden, das Fahrzeug umsichtig zu fahren
6. Bezo gen auf Thermoplaste und Textilien
7. T-Roc R-Line: Energieverbrauch kombiniert: 6,0-5,6 l/100 km; CO<sub>2</sub>-Emissionen kombiniert: 136-128 g/km; CO<sub>2</sub>-Klasse: E-D.



## ANTRIEBSSYSTEME

# Serienmäßig elektrifiziert – der neue T-Roc startet mit modernsten Hybridantrieben durch

### ELEKTRISCHER ZUSATZSCHUB

**Alle Motoren elektrifiziert.** Der neue T-Roc ist die erste Volkswagen Baureihe, deren komplettes Antriebsspektrum ausschließlich aus effizienten Hybridsystemen besteht. Direkt zur Markteinführung angeboten wird dabei einer der weltweit erfolgreichsten VW Antriebe dieser Zeit: ein 48V-Mild-Hybrid (eTSI) mit 1,5-Liter-Turbomotor. Darüber hinaus werden 2026 als Novum zwei neue Hybridantriebe debütieren: ein 48V-Mild-Hybrid mit 2,0-Liter-Turbobenziner (eTSI) sowie ein gänzlich neues 1,5-Liter-Voll-Hybridsystem (Hybrid). Alle drei Hybridantriebe – 1.5 eTSI, 2.0 eTSI und Hybrid – wird es jeweils in zwei Leistungsstufen geben. Damit werden sechs T-Roc Motorversionen zur Verfügung stehen – vier mit Front- und zwei mit Allradantrieb.

**1.5 eTSI mit Frontantrieb:** Die erste Leistungsstufe des in Europa bereits konfigurierbaren 1.5 eTSI entwickelte 85 kW (116 PS)<sup>1</sup> und treibt serienmäßig die T-Roc Ausstattungsversionen

„Trend“, „Life“ und „Style“ an. In der nächst stärkeren Version entwickelt der 1.5 eTSI eine Leistung von 110 kW (150 PS)<sup>2</sup>; dieser Antrieb ist an Bord des T-Roc R-Line die serienmäßig treibende Kraft; für die Ausstattungsversionen „Life“ und „Style“ wird er optional angeboten. Übertragen wird die Antriebskraft per effizientem 7-Gang-Doppelkupplungsgatriebe (DSG) auf die Vorderachse.

**2.0 eTSI mit Allradantrieb.** Als erster Volkswagen wird der T-Roc 2026 wie skizziert den neuen 2.0 eTSI erhalten. Er stellt eine Höchstleistung von 150 kW (204 PS)<sup>3</sup> zur Verfügung und wurde für den T-Roc 4MOTION mit Allradantrieb konzipiert. Ende 2026 wird in Verbindung mit dem künftigen T-Roc R 4MOTION die zweite und nochmals stärkere Leistungsvariante<sup>3</sup> des 2.0 eTSI auf den Markt kommen. Die Kraftübertragung an den Allradantrieb erfolgt wie bei den Fronttrieblern über ein 7-Gang-DSG.

### KEY ASPECTS

- **Vier Mild- und zwei Vollhybride** – der neue T-Roc ist der erste Volkswagen, dessen komplettes Antriebsspektrum aus Hybridsystemen bestehen wird
- **Serienmäßiger 48V-Mild-Hybrid** – bereits die T-Roc Grundversion hat einen Mild-Hybridantrieb (eTSI) mit 85 kW (116 PS)<sup>1</sup> und 7-Gang-DSG an Bord
- **T-Roc R-Line serienmäßig mit 110 kW** – sportliche Topausstattung startet mit 110 kW<sup>2</sup> starker Version des 48V-Mild-Hybrid-Antriebs (eTSI) plus 7-Gang-DSG
- **Allrad mit neuem 2.0 eTSI** – als Novum wird im T-Roc 4MOTION ein neuer 2,0-Liter-48V-Mild-Hybrid mit 150 kW (204 PS)<sup>3</sup> zum Einsatz kommen





Der T-Roc R-Line<sup>4</sup> in „Pure White / Schwarz“

**1.5 Hybrid mit Frontantrieb.** Ein Volkswagen Novum wird im Laufe des Jahres 2026 im T-Roc debütieren: das neue Voll-Hybridsystem. Die zwei Versionen des 1.5 Hybrid nutzen als Grundmotor den 1,5-Liter-Turbobenziner (TSI) von Volkswagen. Der T-Roc wird als 1.5 Hybrid in zwei Leistungsstufen auf den Markt kommen: mit 100 kW (136 PS)<sup>3</sup> und 125 kW (170 PS)<sup>3</sup>. Angetrieben wird in diesem Fall die Vorderachse.



Der T-Roc R-Line<sup>4</sup> in „Pure White / Schwarz“





Der T-Roc Life in „Celestial Blue Metallic“

## FAHRLEISTUNGEN UND VERBRAUCHSWERTE

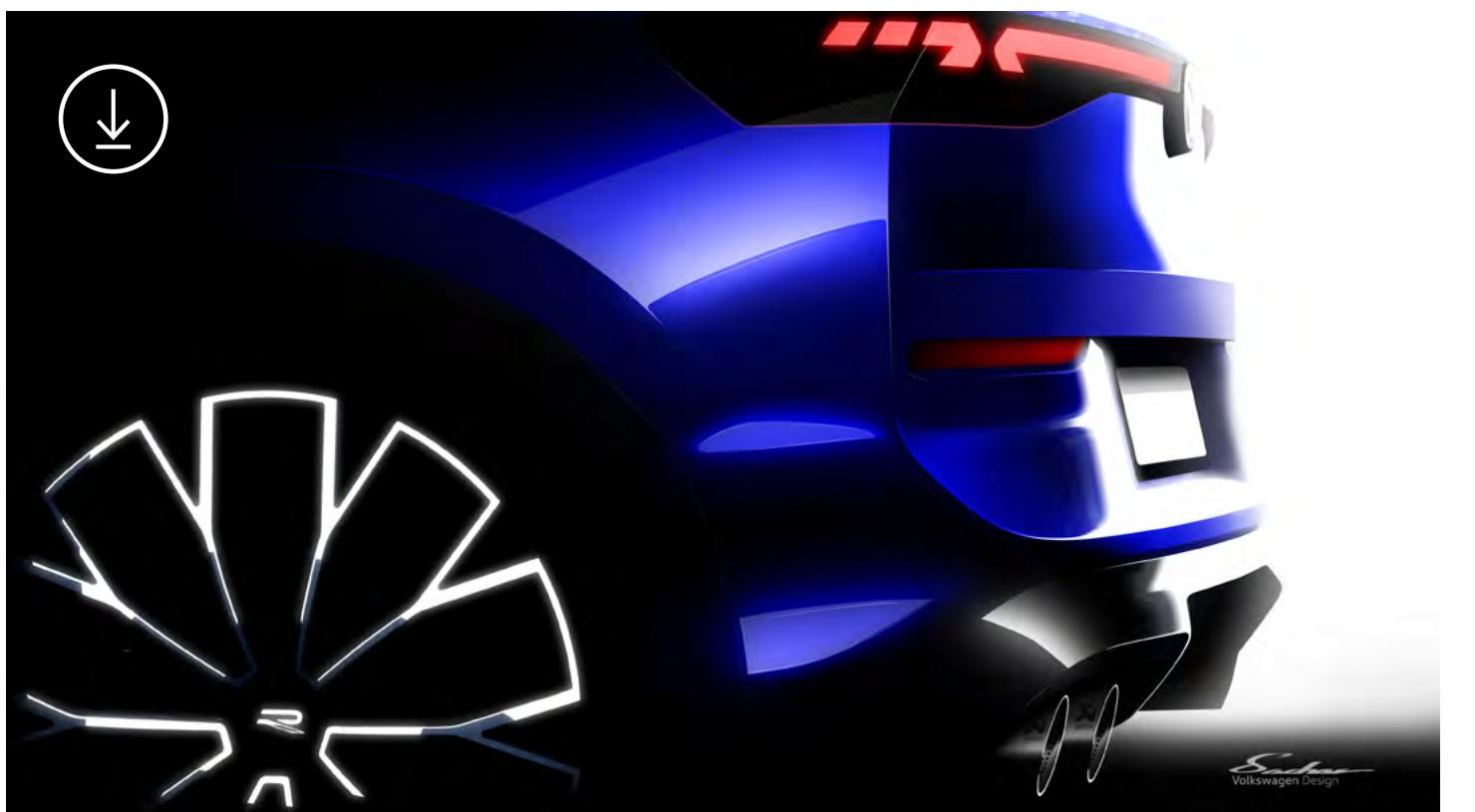
**1.5 eTSI, 85 kW (116 PS).** Hightech pur bietet bereits die Grundmotorisierung des neuen T-Roc. Neben dem Mild-Hybridsystem mit 48V-Lithium-Ionen-Batterie und 48V-Riemen-Startergenerator gehören zum Technologie-Spektrum des 85 kW (116 PS) starken Vierzylinders progressive Features wie eine automatische Zylinderabschaltung (ACTplus) zur Verbrauchs- und Emissionsreduzierung, ein VTG-Turbolader, wie man ihn eher aus Sportwagen kennt und ein besonderes Brennverfahren (Miller-Cycle) mit einem sehr hohen Wirkungsgrad, das ebenfalls für niedrige Verbrauchs- und Emissionswerte sorgt. Der 1.5 eTSI beschleunigt den T-Roc in 10,6 Sekunden auf 100 km/h. Maßgeblich beeinflusst werden die guten Fahrleistungen durch das vergleichsweise hohe Drehmoment von 220 Nm, das der Vierventiler ab 1.500 U/min (bis 3.000 U/min) zur Verfügung stellt – Indizien für souveräne Leistungsreserven, um Überholvorgänge schneller zu absolvieren. Die Höchstgeschwindigkeit des SUV beträgt in dieser Version 196 km/h. Den hohen Fahrleistungen stehen niedrige Verbrauchs- und Emissionswerte gegenüber: 6,0 bis 5,5 l/100 km und CO<sub>2</sub>-Emissionen von 136 bis 125 g/km (jeweils WLTP kombiniert) zeigen, wie effizient der 1.5 eTSI in diesem fünfsitzigen SUV arbeitet.



**1.5 eTSI, 110 kW (150 PS).** Die im T-Roc R-Line serienmäßige 110-kW-Version (150 PS) des 1.5 eTSI beschleunigt das SUV in nur 8,9 Sekunden auf 100 km/h und ermöglicht Geschwindigkeiten von bis zu 212 km/h. Mit einem Drehmomentmaximum von 250 Nm (1.500 bis 3.500 U/min) tritt der Mild-Hybrid in jeder Lebenslage noch kraftvoller an. Bemerkenswert ist dabei die Tatsache, dass der stärkere Motor ähnlich sparsam, wie die 116-PS-Version ist: Je nach Ausstattungsversion und Rädern liegt der kombinierte WLTP-Verbrauch ebenfalls zwischen 6,0 und 5,5 l/100 km. Die entsprechenden WLTP-CO<sub>2</sub>-Werte: 137 bis 126 g/km CO<sub>2</sub>.



**2.0 eTSI, 150 kW (204 PS).** Als Weltpremiere debütiert der neue 2.0 eTSI im T-Roc. Der direkteinspritzende Turbobenziner wird ausschließlich in Verbindung mit dem Allradantrieb 4MOTION angeboten und entwickelt eine Leistung von 150 kW (204 PS) sowie 320 Nm als maximales Drehmoment. Da der T-Roc 2.0 eTSI noch nicht auf dem Markt ist, stehen zum jetzigen Zeitpunkt zunächst Prognosewerte für die Fahrleistungen und den Verbrauch zur Verfügung. Im Hinblick auf die Fahrleistungen hat Volkswagen eine Höchstgeschwindigkeit von 226 km/h und eine Beschleunigung von 6,9 Sekunden für den Sprint von 0 auf 100 km/h ermittelt. Der Prognosewert für den kombinierten WLTP-Verbrauch liegt bei 7,3 l/100 km. Folgen wird im Laufe des nächsten Jahres zudem die sportliche Topversion der Baureihe: der T-Roc R 4MOTION mit einem nochmals leistungsstärkeren 2.0 eTSI.



Details des 2026 debütierenden T-Roc R<sup>3</sup>

**Bis zu 2,0 Tonnen Anhängelast.** In der 85-kW-Version ist der T-Roc für Anhängelasten von bis zu 1.500 kg ausgelegt (gebremst bei 8 % Steigung, 1.300 kg bei 12 %). Der T-Roc 1.5 eTSI mit 110 kW erreicht eine zulässige Anhängelast von bis zu 1.700 kg (gebremst bei 8 % Steigung, 1.500 kg bei 12 %). Dank der Kombination aus starken 150 kW und Allradantrieb kann der T-Roc 2.0 eTSI 4MOTION Trailer mit einem Gesamtgewicht von bis zu 2.000 kg (gebremst bei 8 % Steigung, 1.800 kg gebremst bei 12 %) an die elektrisch per Taster im Kofferraum entriegel- und ausklappbare Anhängevorrichtung koppeln. Die maximale Stützlast aller T-Roc Versionen beträgt 80 kg – damit ist auch der Transport von E-Bikes auf einem entsprechenden Fahrradträger gewährleistet. Der zum T-Roc passende Fahrradträger des Typs „Compact II“ (abklapp- und zusammenfaltbar) kann über das Volkswagen Zubehör bei der Neuwagenkonfiguration bei Bedarf direkt mitbestellt werden.



Je nach Version zwischen 1.500 und 2.000 kg Anhängelast  
(gebremst, 8 % Steigung)



## TECHNISCHE DETAILS DES 1.5 eTSI

**Zusatzschub und Segeln.** Die zwei 1.498 cm<sup>3</sup> großen eTSI-Antriebe des T-Roc entwickeln 85 kW (116 PS) und 110 kW (150 PS). Beide 1,5-Liter-Vierzylinder sind an eine 48V-Lithium-Ionen-Batterie und einen 48V-Riemen-Startergenerator gekoppelt. Mit elektrischer Energie versorgt wird das System via Rekuperation – also beim Bremsen respektive Verzögern des T-Roc. Das elektrische System sorgt zum einen für eine besonders gute Anfahrperformance und ermöglicht zum anderen das komplette Ausschalten des Turbobenziners und damit das sogenannte Segeln.

**Hightech made by Volkswagen.** Wie die 48V-Elektrifizierung, so ist auch der Motor selbst ein typisches Beispiel für innovative Antriebstechnologien. Der Vierzylinder mit der Bezeichnung 1.5 TSI evo2 gehört zur neusten Generation der Motorenbaureihe EA211. Zu den konstruktiven Merkmalen des Antriebs zählen ein VTG-Turbolader (variable Turbinengeometrie), das TSI-evo-Brennverfahren mit Miller-Cycle und die automatische Zylinderabschaltung ACTplus.

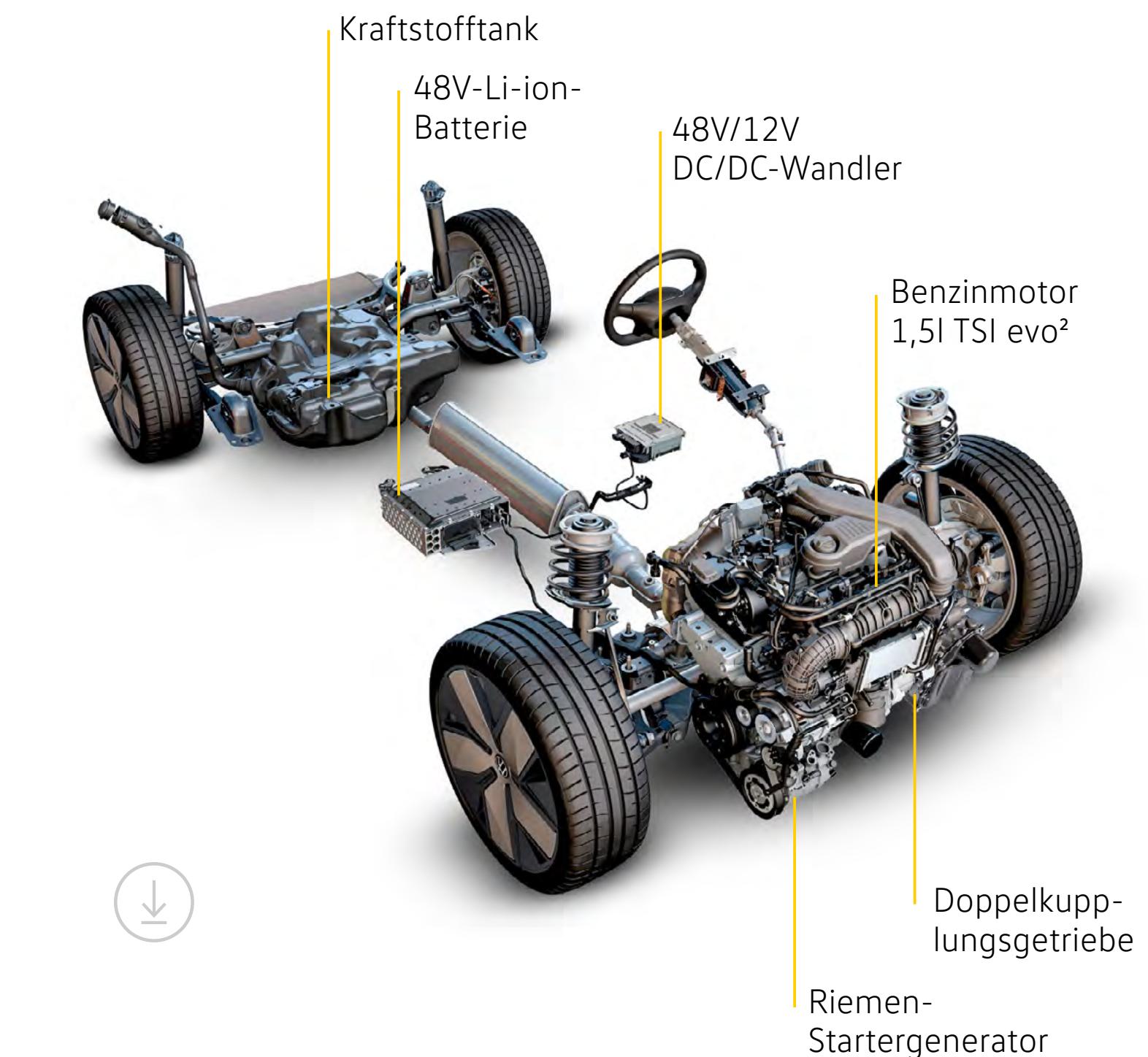
**Miller-Cycle plus VTG-Turbolader.** Beim TSI-evo-Brennverfahren ist der entscheidende Faktor im Hinblick auf die Effizienz und Leistungsentwicklung die Symbiose aus dem Miller-Cycle (frühes Schließen der Einlassventile mit einer hohen Verdichtung) und der VTG-Aufladung. Das Benzin-Luft-Gemisch wird dabei im gesamten Betriebsbereich des Motors mit Lambda 1 gefahren; der TSI läuft damit weder zu fett (Benzinüberschuss) noch zu mager (Sauerstoffüberschuss), da der Kraftstoff vollständig und sauber verbrannt wird. Dank dieses Brennverfahrens arbeitet der effiziente 1.5 TSI evo2 mit einem sehr hohen Wirkungsgrad. Das senkt den Verbrauch und die Emissionen. Zu den weiteren technischen Parametern zählen eine Hochdruckein-

spritzung mit bis zu 350 bar Druck, plasmabeschichtete Zylinderlaufbahnen (geringere innere Reibung) und Kolben mit eingegossenen Kühlkanälen (Optimierung der Verbrennung). Mit Kraftstoff versorgt werden beide 1.5 TSI über einen 50 Liter großen Tank im Heck des T-Roc.

**Zylinderabschaltung ACTplus.** Über technische Features wie das TSI-evo-Brennverfahren und den VTG-Lader hinaus ist der 1.5 TSI evo2 des T Roc zusätzlich mit der Zylinderabschaltung ACTplus ausgestattet. Via ACTplus werden je nach Betriebssituation zwei der vier Zylinder des Motors so oft wie möglich abgeschaltet. Konstruktiv werden dabei der zweite und dritte Zylinder bei niedrigen sowie mittleren Lasten und Drehzahlen aus der Kraftstoffversorgung herausgenommen. In den aktiven Zylindern steigt gleichzeitig der Wirkungsgrad, während die passiven Zylinder nahezu verlustfrei mitlaufen. Beim erneuten Gasgeben werden sie sofort wieder aktiv.

**48V-System mit Riemen-Startergenerator.** Konzipiert wurde der 48V-Mild-Hybridantrieb des T-Roc, um so effizient wie möglich zu reisen. Je nach Fahrweise und Umgebungsbedingungen kann die Einsparung durch das Segeln und eine Lastpunktverschiebung des Motors rund einen halben Liter Kraftstoff auf 100 km betragen. Die 48V-Technologie ermöglicht mit kleineren Leitungsquerschnitten als bei Hochvoltsystemen sowie einer kompakten 48V-Lithium-Ionen-Batterie und einem dadurch geringen Zusatzgewicht die Übertragung höherer elektrischer Leistungen. Dies führt – im Vergleich zu Fahrzeugen mit reiner 12V-Technik – beim Bremsen respektive Verzögern zur Rekuperation einer deutlich größeren Energiemenge. Mit der in der 48V-Lithium-Ionen-Batterie gespeicherten

Energie wird der 48V-Riemen-Startergenerator angetrieben und via DC/DC-Wandler das 12V-Bordnetz versorgt. Der wassergekühlte Riemen-Startergenerator übernimmt die Rolle der Lichtmaschine und des Anlassers. Gleichzeitig fungiert er als kompakter Elektromotor, der beim Anfahren verzögerungsfrei die Leistung und das Antriebsdrehmoment erhöht. Die Kraft des Generators wird durch den Riementrieb übertragen. Zudem startet er den während der Fahrt so oft wie möglich abgeschalteten TSI neu.



Die Antriebskomponenten des 1.5 eTSI



## TECHNISCHE DETAILS DES 2.0 eTSI

**2.0 eTSI ist der großer Bruder des 1.5 eTSI.** Der neue 2.0 eTSI teilt sich die 48V-Technologie im Wesentlichen mit dem 1.5 eTSI des T-Roc. Einen komplett neuen Entwicklungsstand repräsentiert indes der 2,0 Liter große Turbenzin-Direkteinspritzer. Er trägt die exakte Bezeichnung 2.0 TSI evo5. Evo5 steht dabei für die neuste Evolutionsstufe der Motorenbaureihe EA888. Volkswagen hat diesen Antrieb bereits auf das Erreichen der künftigen Abgas-norm EU7 temp ausgelegt; der neue T-Roc ist das erste Modell der Marke mit dieser neuen Evolutionsstufe des Direkteinspritzers. Ähnlich wie beim 1,5-Liter-TSI, kommt zudem auch beim 2,0-Liter-TSI das hocheffiziente TSI-evo-Brennverfahren zum Einsatz. Im Vergleich zum 1.5 TSI evo2 wird der Kraftstoff allerdings mit 500 statt 350 bar in die Brennräume gespritzt. Hier wie dort werden die Einlassventile im Ansaugtrakt vergleichsweise früh und damit zu einem Zeitpunkt geschlossen, bei dem der Kolben noch ein Stück Wegstrecke vor sich hat. Das Kraftstoff-Luft-Gemisch expandiert deshalb stärker im Zylinder. Damit verbunden ist ein erhöhtes Verdichtungsverhältnis – und das wirkt sich positiv auf den Wirkungsgrad des Motors aus. Kombiniert wird das Brennverfahren auch beim 2.0 TSI evo5 mit der VTG-Aufladung – einem Turbolader mit variabler Turbinengeometrie. Dank des TSI-evo-Brennverfahrens wird das Benzin-Luft-Gemisch im gesamten Betriebsbereich des Motors mit Lambda 1 gefahren – weder zu fett (Benzinüberschuss) noch zu mager (Sauerstoffüberschuss). Der Kraftstoff wird dadurch vollständig und sauber verbrannt. Das TSI-evo-Brennverfahren sorgt so auch hier für einen sehr hohen Wirkungsgrad des Motors. Und das senkt den Verbrauch und die Emissionen. Wichtig: Erst In

Verbindung mit dem 48V-System wird der 2.0 TSI evo5 zum 2.0 eTSI. Der ist im neuen T-Roc stets an den Allradantrieb 4MOTION und an einen 55 Liter großen Benzintank im Heck gekoppelt.

## ALLRADANTRIEB 4MOTION IM TECHNISCHEN DETAIL

**Erstmals 48V-Mild-Hybrid mit Allradantrieb.** Ein Volkswagen Novum ist die Kombination aus 48V-Mild-Hybrid- und Allradantrieb. Letzterer nutzt zur Kraftübertragung an die Hinterachse eine hochmoderne 4MOTION-Kupplung der sechsten Generation. Diese Kupplung zeichnet sich durch ein intelligentes Energiemanagement aus: Unter normalen Fahrbedingungen – zum Beispiel auf trockener Straße in der Stadt und ohne große Lastanforderung – wird allein die Vorderachse des T-Roc angetrieben. Das spart Energie. Bei höherer Lastanforderung oder dem möglichen Gripverlust eines Rades wird via 4MOTION-Kupplung und Kardanwelle die Hinterachse mit in den Antrieb eingebunden. Der Allradantrieb kann allerdings über den Fahrerlebnisschalter des T-Roc auch bewusst aktiviert werden, um zum Beispiel in Wintersportgebieten oder abseits befestigter Pfade permanent den Allradantrieb zu nutzen. Das geschieht über die Allradprofile „Offroad“ oder „Snow“. Sobald an den T-Roc 2.0 eTSI 4MOTION ein Trailer angekoppelt wird, aktiviert er zudem automatisch das zusätzliche Fahrprofil „Trailer“. Die intelligente 4MOTION-Kupplung verteilt dabei die Kraft zwischen Vorder- und Hinterachse automatisch so, wie es für den Anhängerbetrieb optimal ist.

1. T-Roc 1.5 eTSI, 85 kW (116 PS) – Kraftstoffverbrauch: kombiniert 6,0-5,5 l/100 km; CO<sub>2</sub>-Emissionen: kombiniert 136-125 g/km; CO<sub>2</sub>-Klasse E-D
2. T-Roc 1.5 eTSI, 110 kW (150 PS) – Kraftstoffverbrauch: kombiniert 6,0-5,5 l/100 km; CO<sub>2</sub>-Emissionen: kombiniert 137-126 g/km; CO<sub>2</sub>-Klasse E-D
3. Seriennahe Studie. Diese Motorversion wird noch nicht zum Verkauf angeboten
4. T-Roc R-Line: Energieverbrauch kombiniert: 6,0-5,6 l/100 km; CO<sub>2</sub>-Emissionen kombiniert: 136-128 g/km; CO<sub>2</sub>-Klasse: E-D.



## ASSISTENZ- UND FAHRWERKSSYSTEME

Innovativer MQB evo – neuer T-Roc hat zahlreiche Systeme des größeren Tiguan und Tayron an Bord

### MEHR SICHERHEIT UND KOMFORT

**„Travel Assist“<sup>6</sup> und „Emergency Assist“<sup>1</sup> erhöhen Sicherheit<sup>2</sup>.** Der neue T-Roc basiert auf dem MQB evo – der neusten Evolutionsstufe des Modularen Querbaukastens. Damit einher geht ein in der Klasse des T-Roc neues Spektrum der Assistenz- und Komfortsysteme. Fakt ist: Die zweite T-Roc Generation hat dank des MQB evo Technologien an Bord, wie sie auch in größeren Volkswagen SUV-Modellen, etwa dem Tiguan und Tayron, eingesetzt werden. Als aktuell neuste MQB-evo-Baureihe profitiert der T-Roc von allen Hard- und Software-Entwicklungen dieses innovativen Baukastens. Dazu gehört die nächste Entwicklungsstufe des „Travel Assist“<sup>1</sup>, der nun nicht nur den automatischen Spurwechsel unterstützt<sup>2</sup>, sondern noch vorausschauender und harmonischer auf bevorstehende Tempolimits oder Aufhebungen von Tempobegrenzungen reagiert<sup>2</sup>. Ein wichtiges Sicherheitssystem ist

zudem der „Emergency Assist“<sup>1</sup>, der den neuen T-Roc im Notfall – und zwar dann, wenn der Fahrer aufgrund gesundheitlicher Probleme nicht mehr in das Geschehen eingreifen kann – im Rahmen der Systemgrenzen automatisch an den rechten Fahrbahnrand lenken und dort zum Stehen bringen kann<sup>2</sup>.



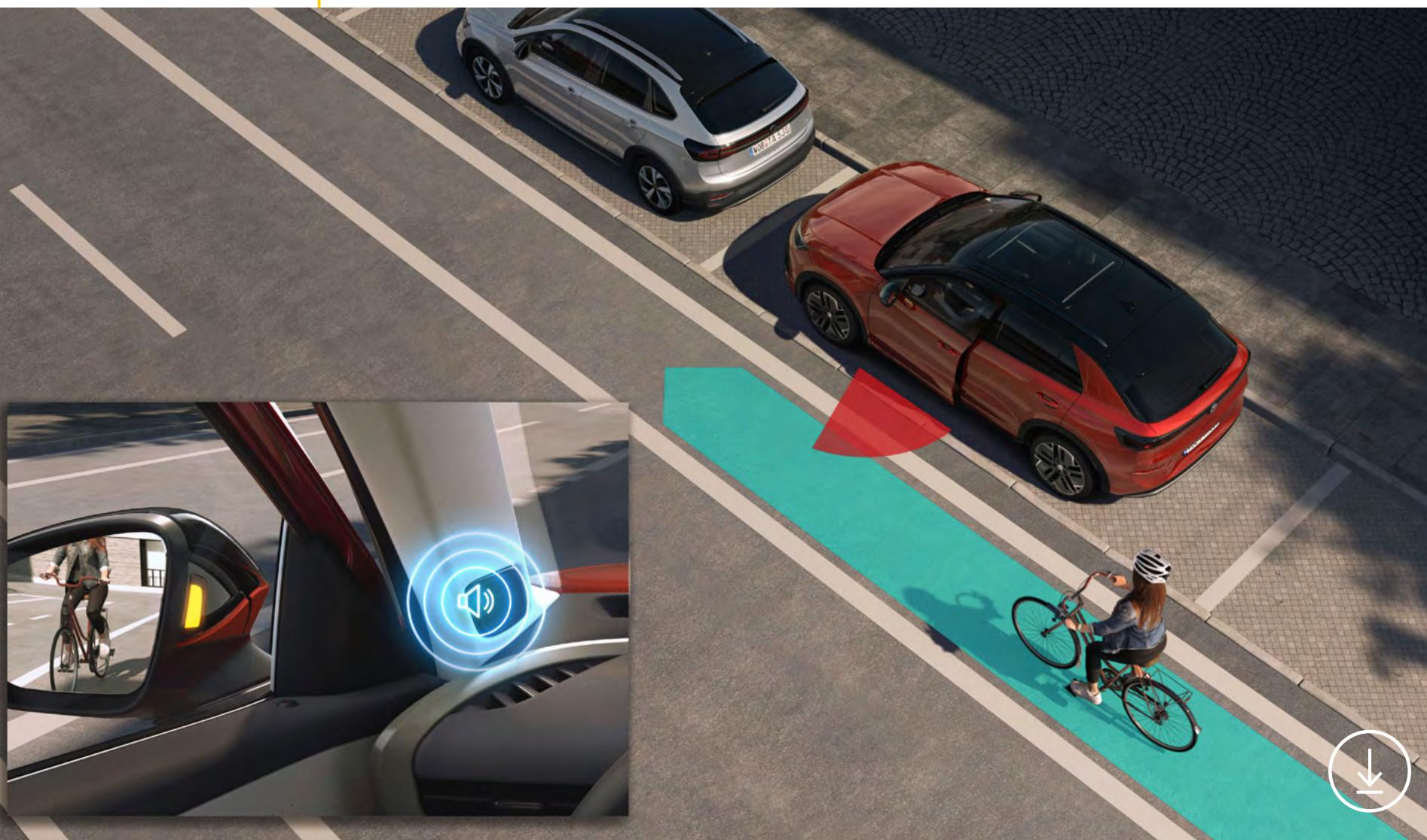
Der T-Roc R-Line<sup>4</sup> mit optionalem „Travel Assist“

### KEY ASPECTS

- **„Travel Assist“<sup>1</sup> weiterentwickelt** – neue Version des Systems arbeitet noch harmonischer und kann assistierten Autobahnspurwechsel<sup>2</sup> ermöglichen
- **Parken mit Memory- und Remote-Funktion** – mit neuem Parkpaket<sup>1</sup> kann der T-Roc selbständig<sup>2</sup> oder per Smartphone<sup>2</sup> dirigiert in die Parklücke fahren
- **Ausstiegswarner schützt Radfahrer<sup>2</sup>** – neues Assistenzsystem warnt<sup>2</sup> beim Öffnen einer Tür vor von hinten herannahenden Verkehrsteilnehmern
- **Adaptive Fahrwerksregelung DCC<sup>1</sup>** – via Fahrerlebnis-schalter und Touchscreen kann der Fahrer des T-Roc mit 110 kW das DCC-Fahrwerk individualisieren



**Ausstiegswarner kann Fahrradfahrer schützen<sup>2</sup>.** Neu an Bord des T-Roc ist der serienmäßige Ausstiegswarner, der die Insassen vor dem Öffnen der Türen warnen kann<sup>2</sup>, wenn sich Autos oder Fahrräder von hinten nähern. Dieses System wurde in ähnlicher Form erstmals mit dem ID.7 eingeführt. Insbesondere im innerstädtischen Verkehr kann der Ausstiegswarner dazu beitragen, für Fahrradfahrer gefährliche Unfälle – verursacht durch das plötzliche Öffnen der Fahrzeugtür – zu vermeiden<sup>2</sup>. Erstmals an Bord hat der T-Roc zudem Assistenzsysteme wie den „Park Assist Pro“<sup>1</sup>, der via Memory-Funktion das trainierte und damit vollautomatische Parken<sup>2</sup> über Distanzen von bis zu 50 Metern und per Remote-Funktion das Ein- und Ausparken mittels Smartphone ermöglicht<sup>2</sup>.



Der neue T-Roc ist serienmäßig mit einem Ausstiegswarner ausgestattet

**Fahrwerksregelung DCC<sup>1</sup> perfektioniert Komfort.** Individualisierbar sind die Komfort- und Dynamikeigenschaften des T-Roc in den 110-kW-Versionen<sup>3</sup> durch die optionale adaptive Fahrwerksregelung DCC. Sie ist an die serienmäßige Fahrprofilauswahl gekoppelt. Ändert der Fahrer das Fahrprofil zum Beispiel von „Comfort“ in „Sport“, wechselt die Einstellung der elektronisch geregelten Dämpfer in eine deutlich dynamischere Abstimmung. Im Profil „Individual“ kann der Fahrer alle regelbaren Parameter des T-Roc zudem individuell einstellen. Neben dem DCC-Fahrwerk gehören dazu die Klimaanlage, die Lenkung, die Abstandsregelung ACC und das Ansprechverhalten des Antriebs.

#### Die serienmäßigen Assistenzsysteme im Überblick:

- Abbiegebremsfunktion und Ausweichunterstützung
- Ablenkungs- und Müdigkeitserkennung
- Auto-Hold-Funktion für elektronische Parkbremse
- Berganfahrrassistent
- Einparkhilfe (Warnsignale bei Hindernissen im Front- und Heckbereich)
- Elektronisches Stabilisierungsprogramm
- Fernlichtassistent „Light Assist“
- Geschwindigkeitsbegrenzer mit vorausschauender Regelung
- Geschwindigkeitsregelanlage
- Automatische Distanzregelung ACC (bei „Trend“ freischaltbar, ab „Life“ serienmäßig aktiviert)
- Kreuzungsassistent
- Notbremsassistent „Front Assist“ mit Fußgänger- und Radfahrererkennung

- Parkassistent „Park Assist Plus“ (serienmäßig bei „Style“ und „R-Line“)
- Rückfahrkamera „Rear View“ (serienmäßig ab „Life“)
- Spurhalteassistent „Lane Assist“
- Spurwechselassistent „Side Assist“ mit Ausparkassistent und Ausstiegswarnung
- Verkehrszeichenerkennung

#### Die optionalen Assistenzsysteme im Überblick:

- Parkpaket mit
  - Car2X
  - Memory-Funktion für Parkassistent „Park Assist Plus“
  - Parkassistent „Park Assist Pro“ inkl. Remote-Funktion
- Technikpaket „IQ.DRIVE“ mit
  - Fahrassistent „Travel Assist“ inkl. „Lane Assist“ und „Emergency Assist“
  - Proaktivem Insassenschutzsystem
  - Umgebungsansicht „Area View“ inklusive Rückfahrkamera „Rear View“
  - Head-up-Display



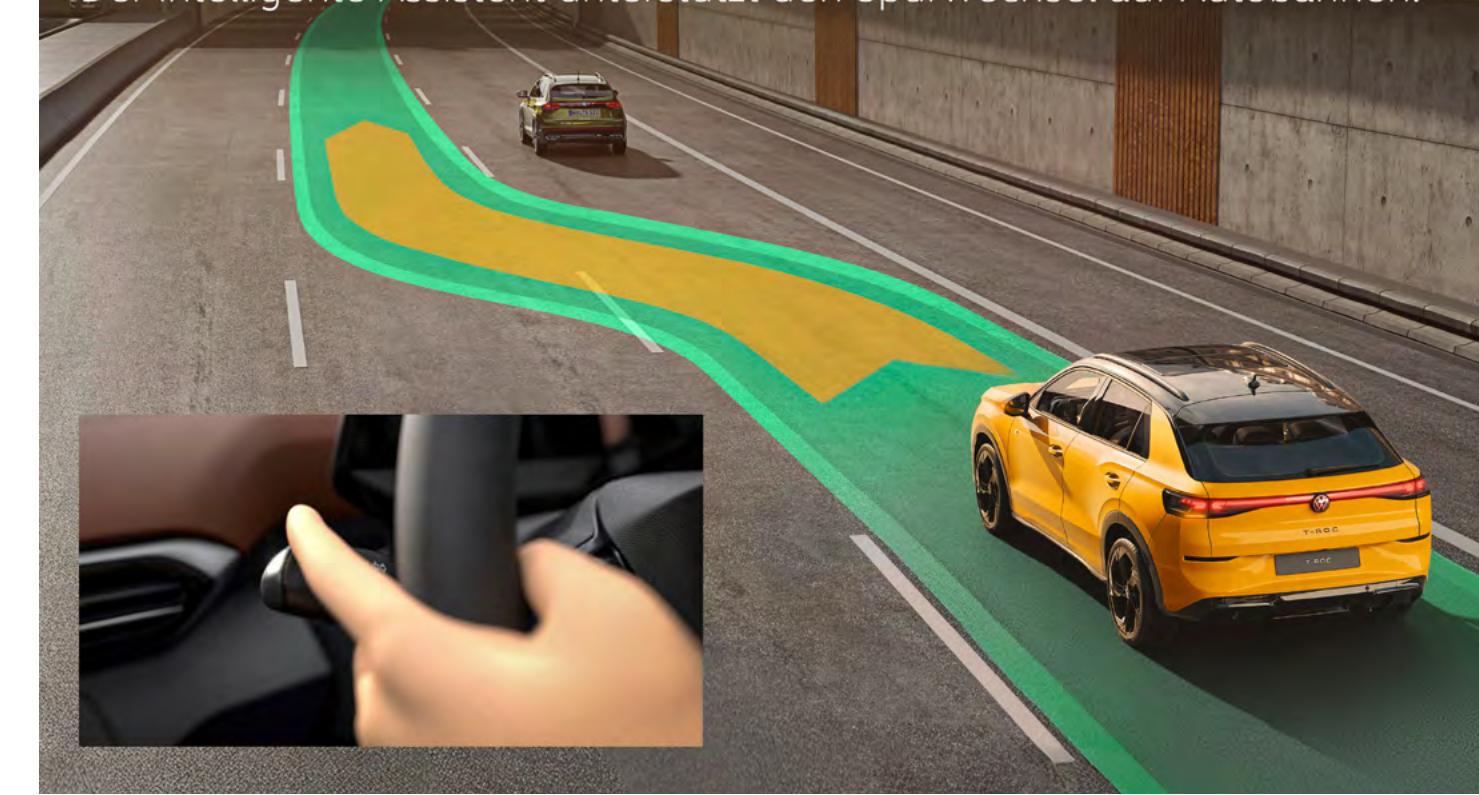
## WICHTIGE ASSISTENZ- UND FAHRWERKSSYSTEME IM DETAIL

**„Travel Assist“.** Der „Travel Assist“ steht in Verbindung mit dem optionalen Technikpaket „IQ.DRIVE“ im T-Roc zur Verfügung. Durch einen neuen Software-Stand und eine weiterentwickelte Sensorik reagiert der „Travel Assist“ nun noch harmonischer und funktionssicherer. Zum Hintergrund des Systems: Der „Travel Assist“ ermöglicht das Fahren mit assistierter Längs- und Quer- respektive Spurmittlenführung. Sprich: Der T-Roc kann automatisch<sup>2</sup> im Geschwindigkeitsfenster der eingestellten respektive der via Verkehrzeichenerkennung und Navigationssoftware erkannten Tempolimits lenken, bremsen und beschleunigen<sup>2</sup>. Der Fahrer muss dabei allerdings permanent eingreifen können und deshalb als Auflage die kapazitiven Flächen des Lenkrades berühren. Neu im T-Roc: In Verbindung mit dem serienmäßigen „Side Assist“ und „Lane Assist“ ermöglicht das System nun auf mehrspurigen Autobahnen ab ca. 68 km/h einen assistierten Spurwechsel<sup>2</sup>. Ist der „Travel Assist“ aktiv, bezieht er auch vorausliegende Parameter wie Kurven, Kreisverkehre und Kreuzungen prädiktiv – vorausschauend<sup>2</sup> – in die Regelung und in die Anzeigen mit ein. Taucht auf der Strecke etwa eine Kurve auf, für die die eingestellte Geschwindigkeit zu hoch ist, blendet das System den Hinweis „Kurve voraus“ und eine empfohlene Geschwindigkeit mit ein<sup>2</sup>. Das alles passiert nun aus

mehreren Gründen noch perfekter. Erstens: Das System kann via Car2X Schwarmdaten nutzen<sup>2</sup>. Stehen diese von anderen Fahrzeugen im Nahbereich übermittelte Daten zur Verfügung, ist der „Travel Assist“ zum Beispiel nur noch auf eine erkannte Fahrbahnbegrenzung angewiesen<sup>2</sup>, um die Spur zu halten. Der gleiche Effekt ergibt sich, sobald die Frontkamera des T-Roc ein vorausfahrendes Fahrzeug erkennt: Auch in diesem Fall reicht eine Fahrbahnbegrenzung<sup>2</sup> für die Spurführung, da das SUV sich am vorausfahrenden Fahrzeug orientieren kann.

- **Neuster „Travel Assist“ regelt harmonischer.** Dank der zusätzlich integrierten Schwarmdaten und neuster Software regelt die aktuelle Generation des „Travel Assist“ besonders harmonisch. Ein Beispiel: Bei der Aufhebung eines Tempolimits konnte das System bislang erst beschleunigen, wenn das entsprechende Verkehrsschild passiert wurde. Nun verhält sich der T-Roc wie ein Fahrer, der vor sich das Ende des Tempolimits erkennt und bereits langsam das Beschleunigen einleitet. Dieses vorausschauende Reagieren des „Travel Assist“ führt dazu, dass der Fahrer das Assistenzsystem intuitiver und damit häufiger nutzt. Last but not least kann der „Travel Assist“ die Menschen an Bord des T-Roc und andere Verkehrsteilnehmer schützen<sup>2</sup>: Per Emergency-Funktion lenkt er das SUV bei einem Ausfall des Fahrers hupend und warnblinkend automatisch auf den Standstreifen<sup>2</sup> und hält dort<sup>2</sup>.

**Travel Assist mit assistiertem Spurwechsel**  
Der intelligente Assistent unterstützt den Spurwechsel auf Autobahnen.

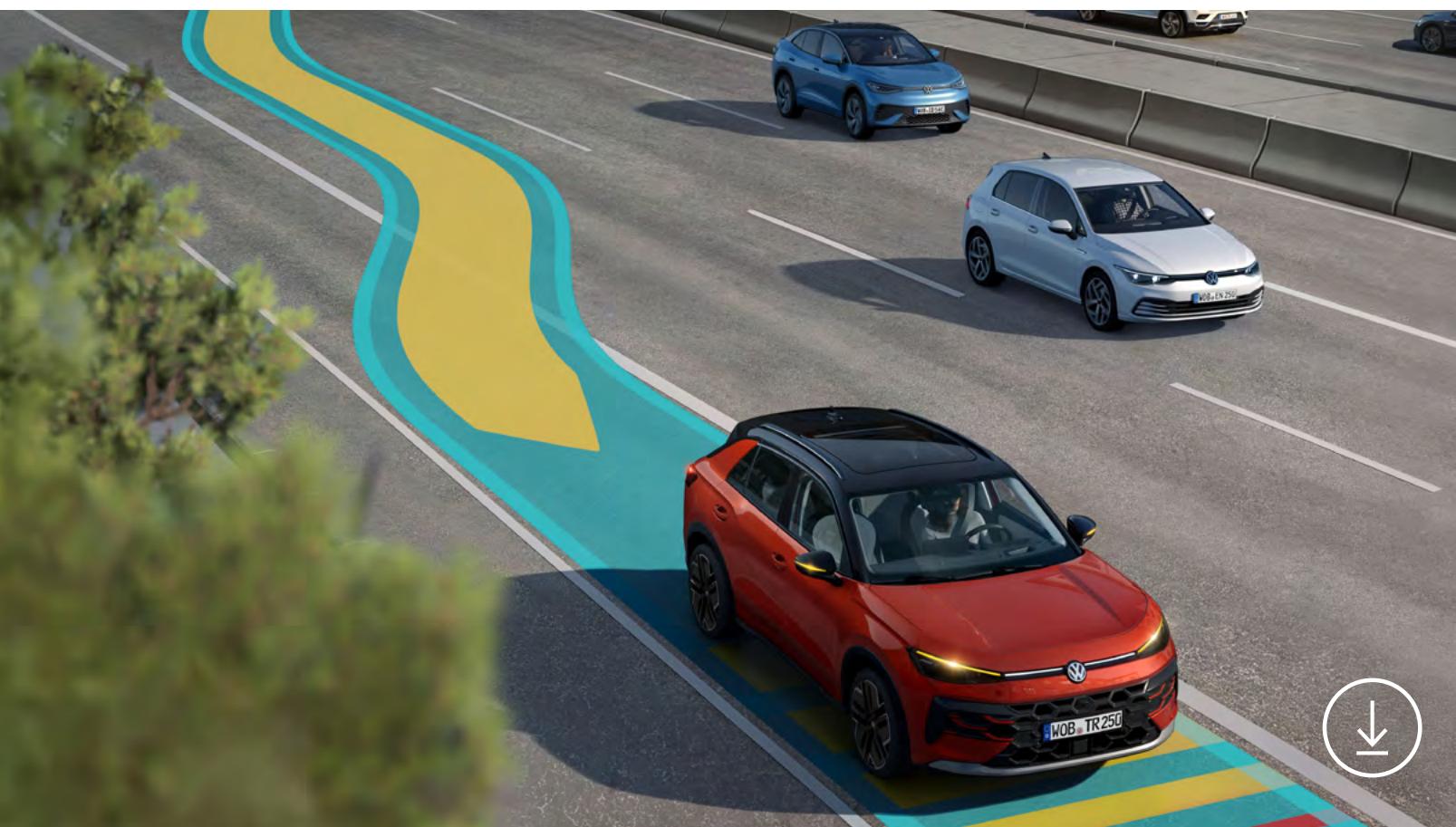


Assistierte Spurwechsel per „Travel Assist“



Der „Emergency Assist“ wird aktiv, wenn der Fahrer ausfällt





T-Roc mit „Emergency Assist“

**„Emergency Assist“.** Wie der „Travel Assist“ ist auch das Sicherheitssystem „Emergency Assist“ ein Bestandteil des Technikpakets „IQ.DRIVE“. Das System ist permanent aktiv. Sobald die Sensorik des T-Roc erkennt, dass der Fahrer weder Lenk-, Brems- noch Beschleunigungsaktivitäten zeigt, leitet das System in verschiedenen Eskalationsstufen zunächst eine Warnung des Fahrers und in der Folge einen Nothalt<sup>2</sup> ein. Dabei wird automatisch die Warnblinkanlage des T-Roc eingeschaltet und die Hupe aktiviert, um das Umfeld auf die Gefahrensituation aufmerksam zu machen<sup>2</sup>. Schließlich kann der „Emergency Assist“ das SUV kontinuierlich bis zum Stillstand abbremsen<sup>2</sup>. Auf mehrspurigen Straßen wird der T-Roc gleichzeitig und automatisch auf den ganz rechten Fahrstreifen und wenn möglich auf den Standstreifen bewegt<sup>2</sup>. Währenddessen wird das Fahrzeugumfeld überwacht, um Auffahrunfälle zu verhindern. Nach dem Stillstand des VW wird automatisch ein Notruf<sup>2</sup> (eCall) abgesetzt, um eine schnelle medizinische Versorgung des Fahrers zu gewährleisten.



T-Roc mit proaktivem Insassenschutzsystem

**Proaktives Insassenschutzsystem.** Das ebenfalls in das Technikpaket „IQ.DRIVE“ integrierte proaktive Insassenschutzsystem kann eine potenzielle Unfallsituation erkennen<sup>2</sup>. In diesem Fall werden im T-Roc automatisch die Sicherheitsgurte für Fahrer und Beifahrer vorgespannt<sup>2</sup>; das dadurch erreichte Fixieren der Oberkörper optimiert den Schutz durch die Airbagsysteme. Je nach Fahrsituation – etwa beim starken Über- oder Untersteuern mit ESC-Eingriff<sup>2</sup> – werden zusätzlich die Seitenscheiben und das Schiebedach bis auf einen Restspalt geschlossen, um ebenfalls die Wirkung der Airbags zu optimieren. Volkswagen realisiert so auch in den kompakteren Fahrzeugklassen den bestmöglichen Schutz der Insassen.

**„Area View“ plus „Rear View“.** Zum Umfang des optionalen Technikpaktes „IQ.DRIVE“ gehört die im T-Roc neue Umgebungsansicht „Area View“ in Verbindung mit dem aus dem Vorgänger bekannten Rückfahrkamerasystem „Rear View“. Via „IQ.DRIVE“ greift das System zusätzlich auf jeweils eine



T-Roc mit „Park Assist Plus“

Kamera in den Außenspiegeln sowie eine Kamera in der Frontpartie zu und errechnet aus den Daten per Sensorfusion eine optische 360-Grad-Vogelperspektive – „Area View“ genannt. Dabei wird das SUV von oben gezeigt, sodass beispielsweise Bordsteinkanten und Parkplatzmarkierungen optimal erkannt<sup>2</sup> werden können. Selbst ein Blick um die Ecke ist im Rahmen des technisch Machbaren möglich.

**„Park Assist Plus“<sup>1</sup> und „Park Assist Pro“<sup>1</sup>.** Die Grundfunktion des im T-Roc Style und T-Roc R-Line serienmäßigen „Park Assist Plus“ ist ein auch aus anderen Volkswagen bekannte System. Es ermöglicht das assistierte Einparken in längs oder quer zur Fahrtrichtung angeordnete Parklücken<sup>2</sup>. Ebenso ist das assistierte Ausparken<sup>2</sup> aus Längsparklücken möglich. Der T-Roc übernimmt<sup>2</sup> dabei das Beschleunigen, Bremsen und Lenken. Neu ist für T-Roc-Fahrer nun das Parkpaket mit der Memory-Funktion für den Parkassistenten und der ebenfalls in das Paket integrierte „Park Assist Pro“ mit Remote-Funktion. Via Memory-Funktion zeichnet



der T-Roc die letzten 50 gefahrenen Meter und damit die Einparksituation auf. Ist das SUV zum Stehen gekommen, kann das Parkmanöver gespeichert werden. Erreicht der T-Roc erneut diese Position, bietet er automatisch an, das Einparken zu übernehmen<sup>2</sup>. Auch das selbstständige Ausparken ist möglich<sup>2</sup>. Bis zu fünf Parkmanöver können gespeichert werden. Ebenfalls neu ist, wie skizziert, das Remote-Parking: Per „Park Assist Pro“ und einer gleichnamigen App ist es nun möglich, den T-Roc per Smartphone auch von außen und damit fernbedient ein- und auszuparken<sup>2</sup>. Stichwort top down: Diese Remote-Parkfunktion war erstmals mit dem Oberklasse-SUV Touareg möglich. Nun ist dieses System über den Tayron, Tiguan und T-Roc auch in den SUV-Volumenmodellen von Volkswagen angekommen.

**Ausstiegswarner.** Als Erweiterung des Spurwechselassistenten „Side Assist“ kann der im T-Roc erstmals eingesetzte und serienmäßige Ausstiegswarner im Rahmen der Systemgrenzen davor schützen, eine der vier Türen zu öffnen, falls sich von hinten ein Fahrzeug nähert. Das System warnt in diesem Fall akustisch und optisch kurzzeitig davor, die betreffende(n) Tür(en) zu öffnen<sup>2</sup>. Der Ausstiegswarner ist ein Assistenzsystem, das nicht allein die Insassen des T-Roc schützt – konzipiert wurde es auch, um vor allem die oftmals gefährlichen Unfälle mit Radfahrern zu verhindern, die durch das plötzliche Öffnen der Türen zu Fall gebracht werden können.



Einparken des T-Roc per „Park Assist Pro“ und Smartphone

1. Optionale Ausstattung
2. Im Rahmen der Grenzen des Systems: Der Fahrer muss jederzeit bereit sein, das Assistenzsystem zu übersteuern. Er wird nicht von seiner Verantwortung entbunden, das Fahrzeug umsichtig zu fahren
3. T-Roc 1.5 eTSI, 110 kW (150 PS) – Kraftstoffverbrauch: kombiniert 6,0-5,5 l/100 km; CO<sub>2</sub>-Emissionen: kombiniert 137-126 g/km; CO<sub>2</sub>-Klasse E-D
4. T-Roc R-Line: Energieverbrauch kombiniert: 6,0-5,6 l/100 km; CO<sub>2</sub>-Emissionen kombiniert: 136-128 g/km; CO<sub>2</sub>-Klasse: E-D.



## DESIGN UND DIMENSIONEN

Pure Klarheit – das neue Design transferiert die T-Roc DNA in die nächste Generation des SUV

### DIE DIMENSIONEN DES T-ROC

**Mehr Größe, mehr Raum.** Das ideale Verhältnis der kompakten Außenmaße zum souverän-fünfsitzigen und damit voll familientauglichen Innenraum ist einer der Gründe, weshalb der T-Roc in der ersten Generation mehr als zwei Millionen Mal verkauft wurde. Dieses Verhältnis ist mit dem neuen T-Roc nun noch besser geworden. Die zweite Generation wurde mit 4.373 mm exakt 122 mm länger als der Vorgänger; der Radstand wuchs auf 2.629 mm (+39 mm). Dieses Plus kommt dem Platzangebot im dreisitzigen Fond und dem 475 Liter (+30 Liter) großen Kofferraum zugute. In der Breite (ohne Außenspiegel) misst der neue T-Roc 1.828 mm (+9 mm), in der Höhe sind es 1.562 mm (+20 mm). Zur Einordnung innerhalb der Marke: Der aktuelle T-Cross ist bis zu 4.135 mm lang, der 2024 in einer neuen Generation vorgestellte Tiguan spannt sich über eine Länge von 4.539 mm. Parallel wurde der neue T-Roc deutlich aerodynamischer: Der aktuelle Luftwiderstandsbeiwert von  $c_w = 0,29$  entspricht gegenüber dem Vorgänger einer Verbesserung von 10 Prozent.

### DAS DESIGN DER KAROSSERIE

**Komplett neu und doch T-Roc.** Bereits der erste T-Roc setzte sich mit einem ganz eigenen Design-Stil in Szene – ein unverwechselbares und zugleich sympathisches Gesicht in der Menge. Zu seinen besonderen Merkmalen gehört ein markanter silberner Streifen, der sich von der A- bis zur unverwechselbaren T-Roc C-Säule spannt, dadurch die Dachlinie verlängert und aufgrund seiner Form von den Designern „Hockeyschläger“ genannt wird. Ebenfalls absolut typisch für den T-Roc: die über dem hinteren Radlauf präzise, muskulös und kraftvoll herausgezogene Schulterpartie. Diese Design-Merkmale gingen als DNA dieser Baureihe auch in die neu entwickelte Gestaltung des Nachfolgers ein. Der ist damit – obwohl bis zum letzten Millimeter neu designt und weiterentwickelt – sofort als T-Roc zu erkennen.

## KEY ASPECTS

- **Weiterentwickeltes Design** – avantgardistischer T-Roc kombiniert DNA des Vorgängers mit neu interpretiertem Design der Front- und Heckpartie
- **Wichtiges Plus in der Länge** – Zuwachs von 122 mm lässt neuen T-Roc optisch eine halbe Klasse größer wirken und schafft mehr Platz im Innenraum
- **Progressives Lichtdesign** – illuminierte VW-Logos<sup>1</sup>, neue „IQ.LIGHT – Matrix-Scheinwerfer“<sup>1</sup> mit Hochleistungsfernlicht und neue 3D-LED-Rückleuchten<sup>1</sup>
- **Aerodynamische Effizienz** – der Luftwiderstandsbeiwert von  $c_w = 0,29$  ist 10 % niedriger als beim Vorgänger und einer der Bestwerte kompakter SUV



**Expressive Frontpartie.** Zur Weiterentwicklung eines Designs gehört auch der Mut, die DNA eines Bestsellers mit komplett neuen Elementen zu kombinieren und damit in die nächste Epoche zu transferieren. Bei der Frontpartie des neuen T-Roc ist genau das der Fall. Das „Gesicht“ zeigt nun eine stilistische Nähe zur Familie anderer Volkswagen der Neuzeit – etwa dem Tayron und ID.7. Doch das „Familiengesicht“ ist nur die Absprungbasis, auf der beim neuen T-Roc ein „Produktgesicht“ mit größter Eigenständigkeit entstanden ist. Jede Linie, jede Kante, jede Fläche und jede Wölbung hat dabei ihre Logik und Funktion. Beispiel Motorhaube: Sie ist – ähnlich wie beim Tayron – in die umlaufende Kontur der hohen und homogen gestalteten Frontpartie eingebettet. Die umlaufende Außenkante der Motorhaube avanciert dabei selbst zu einem Designelement. Die vordere Linie dieser Kante wird in der Frontpartie zwischen und über den Scheinwerfern durch eine schlanke Chrom- respektive LED-Leiste wieder aufgenommen. Die Motorhaube ist zudem stark konturiert: Die breite und glattflächige Mitte liegt tiefer, die Seitenflächen sind entsprechend höher ausgeführt; die vertikale Linienführung zwischen diesen Flächen trifft in ihrer imaginären Fortsetzung präzise die Innenbegrenzungen der Scheinwerfergehäuse.



Der T-Roc R-Line<sup>2</sup> mit optionalen „IQ.LIGHT – LED-Matrix-Scheinwerfern“

**Prägnantes Lichtdesign.** Durch die dynamische Grafik der LED-Scheinwerfer entsteht – insbesondere in Verbindung mit den optionalen „LED-Plus-Scheinwerfern“ und den noch performanteren „IQ.LIGHT – LED-Matrix-Scheinwerfern“<sup>1</sup> sowie der in diesen Fällen durchlaufenden LED-Leiste des Tagfahrlichts – ein sehr fokussierter und souveräner Blick des T-Roc. In diese Grafik integriert ist das ab der „LED-Plus-Scheinwerfer“ beleuchtete VW-Logo. Das Zusammenspiel aller Elemente verleiht dem oberen Bereich der Frontpartie eine progressive und futuristische Anmutung. Im unteren

Segment der Frontpartie ist das breite Lüftungsgitter prägend. Es wird seitlich durch aerodynamische Luftleitelenmente begrenzt; die sehr detailliert ausgeführten schwarzen Lüftungsgitter werden im Seitenbereich durch Elemente in Wagenfarbe veredelt. Nach unten schließt ein Spoiler im Stil eines Unterfahrschutzes den Bereich ab. Die beim Vorgänger im Stoßfänger angeordneten Tagfahrlichtelemente gibt es nicht mehr; ihre Funktion übernehmen die im besser geschützten oberen Bereich der Frontpartie angeordneten LED-Elemente.



**Dynamische Silhouette.** Im Vergleich zum Vorgänger wirkt der neue T-Roc größer, sportlicher, souveräner sowie – durch eine auch auf der visuellen Ebene vermittelte Wertigkeit – erwachsener. Sehr deutlich wird das bei einem Blick auf die Silhouette. Im oberen Bereich haben die Designer den silbernen „Hockeyschläger“ (Dachrahmenleiste) und die C-Säule des Vorgängers dynamisch weiterentwickelt, indem sie die Dachlinie im Heck optisch noch coupé-ähnlicher ausklingen lassen. Beides lässt den T-Roc größer und sportlicher wirken. Die ikonische Dachrahmenleiste trennt zudem das optional in der Kontrastfarbe „Schwarz“ lackierte Dach von der Karosseriefarbe und senkt den visuellen Schwerpunkt des T-Roc. Das Verhältnis von vergleichsweise flachem Greenhouse (Dach und Fensterflächen) zum höherem Bereich der lackierten Karosseriefächen lässt den neuen T-Roc denn auch in der Tat eher wie ein dynamisches CUV (Crossover Utility Vehicle) statt wie ein klassisches SUV (Sport Utility Vehicle) wirken. Höher angeordnet sind nun die ergonomisch griffigen Türöffner. Besonders markant und Teil der T-Roc DNA ist die zweigeteilte Charakterlinie.



Die kraftvolle und geradlinige Silhouette des T-Roc

Vorne entwickelt sie sich aus der LED-Lichtleiste der Scheinwerfer heraus und läuft mit einem scharfen Undercut bis kurz vor die A-Säule. Unter der Charakterlinie prägen hier die ausgestellten vorderen Radläufe und Kotflügel das Bild. Die Radhäuser werden von bis zu 20 Zoll großen Rädern gefüllt (zuvor maximal 19 Zoll). Erst im hinteren Bereich der Hecktür wird die Charakterlinie wieder aufgenommen; sie steigt hier mit einem Radius als Parallele zum Radlauf oberhalb des Türgriffes an und läuft dann waagerecht bis in die

Heckpartie. Der hintere seitliche Bereich der Charakterlinie und des hier ausgestellten Kotflügels ist ein Designelement, das bereits den ersten T-Roc prägte. In der zweiten Generation wurde die durch den Undercut geformte Schulterpartie noch kraftvoller und prägnanter. Fest steht, dass die knackigen T-Roc Proportionen, die herausgearbeiteten T-Roc Muskeln über den Radläufen und die stark modellierten T-Roc Seitenschweller der neuen Generation dieses SUV einen maskulineren und athletischeren Auftritt verleihen.





Die Heckpartie des T-Roc Life

**Coupéartige Heckpartie.** Die neu designete Heckpartie des T-Roc wurde noch eigenständiger. Durch die stärker im Coupéstil ausgeführte Heckklappe samt weit nach hinten gezogenem Dachkantenspoiler ergibt sich insgesamt ein deutliches Plus an Dynamik. Auch hier wirkt der T-Roc nun größer und noch wertiger. Der gesamte hintere Bereich inklusive der weit nach außen reichenden Heckklappe wurde betont horizontal gegliedert, um visuell die Breite des neuen T-Roc zu unterstreichen und den Wagen optisch satt auf der Straße stehen zu lassen. Hatte der Vorgänger noch geteilte Rückleuchten, kommt bei der zweiten Generation der Baureihe nun eine glasüberbaute Querspanne zum Einsatz, die ab der mittleren Ausbaustufe<sup>1</sup> beleuchtet ist. Mittig dazwischen integriert ist in diesem Fall das rot illuminierte hintere VW-Logo<sup>1</sup>. In der Ebene darunter folgen der skulptural gestaltete Kennzeichenbereich und ein Diffusor; letzterer verleiht dem SUV ein weiteres Plus an Stabilität und Sportlichkeit. Der gesamte Hecksbereich wird oberhalb der Lichtleisten durch die umlaufende und seitlich in die Charakterlinie respektive Schulterpartie übergehende aerodynamische Abrisskante verbunden – ein Designmerkmal, das die VW typische Solidität unterstreicht.





„IQ.LIGHT – LED-Matrix-Scheinwerfer“



Illuminiertes VW-Zeichen



3D-LED-Rückleuchten mit illuminiertem VW-Zeichen

**Die LED-Scheinwerfer im Detail.** Der T-Roc ist in der Grundversion und in der Ausstattung „Life“ serienmäßig mit neuen LED-Hauptscheinwerfern inklusive Tagfahrlicht und dem Fernlichtassistenten „Light Assist“ ausgestattet. Ab der Ausstattung „Life“ verfügen die Außenspiegel zudem über eine Lichtprojektion als Umfeldbeleuchtung. Die Topausstattungen „Style“ und „R-Line“ erhellen mit nochmals leistungsfähigeren „LED-Plus-Scheinwerfern“<sup>1</sup> die Nacht. In diesem Fall in das Lichtdesign integriert: eine schmale LED-Tagfahrlichtleiste im oberen Bereich des Kühlergrills und das weiß illuminierte VW-Frontlogo dazwischen. Zum Paket der „LED-Plus-Scheinwerfer“ gehören zudem die automatische Fahrlichtschaltung sowie das Abbiege- und Schlechtwetterlicht. Ebenfalls eine neue Entwicklungsstufe stellen die „IQ.LIGHT – LED-Matrix-Scheinwerfer“<sup>1</sup> dar; auch hier sind die LED-Tagfahrlichtleiste und das illuminierte VW-Logo integriert. Die „IQ.LIGHT – LED-Matrixscheinwerfer“ können

in Verbindung mit dem Lichtpaket „IQ.LIGHT“<sup>1</sup> konfiguriert werden. Zu den technischen Merkmalen dieser Scheinwerfer zählt ein neues Hochleistungs-LED-Fernlicht. Zur erweiterten Ausstattung (gegenüber „LED-Plus“) gehören zudem das dynamische Kurvenlicht und die dynamische Fernlichtsteuerung „Dynamic Light Assist“ (mit Ausblendung vor- ausfahrender Verkehrsteilnehmer und des Gegenverkehrs). Die „IQ.LIGHT – LED-Matrix-Scheinwerfer“ bestehen im Wesentlichen aus folgenden Bauteilen: dem LED-Matrixmodul mit Projektionslinse und LED-Matrix-Einheit (LED-Lichtquelle für das Abblendlicht, Matrix-Fernlicht und das dynamische Kurvenlicht) sowie dem Hochleistungsfernlicht und dem statischen Abbiegelicht.

**Die LED-Rückleuchten im Detail.** Auch die Rückleuchten des neuen T-Roc sind serienmäßig als LED-System ausgeführt. Hat das SUV die „LED-Plus-Scheinwerfer“ oder die „IQ.LIGHT – LED-Matrix-Scheinwerfer“ an Bord, kommen automatisch die neuen 3D-Rückleuchten<sup>1</sup> zum Einsatz. In diesem Fall ist die glasüberbaute Querspanne zwischen den Rückleuchten ebenfalls beleuchtet und das hintere VW-Logo rot illuminiert. Die 3D-Rückleuchten beinhalten zudem eine „Coming Home“- und „Leaving Home“-Lichtanimation. Über das Infotainmentsystem können dabei drei verschiedenen Animationsszenarien eingestellt werden. Durch die neuen Lichtsysteme entsteht eine unverwechselbare Tag- und Nachtlichtsignatur des T-Roc.





Aerodynamisch optimierte Frontpartie mit schwarzen Air Blades (links) und silbernem Spoiler

## DIE AERODYNAMIK DER KAROSSERIE

**10 Prozent besserer  $c_w$ -Wert.** In aufwendigen virtuellen Strömungssimulationen und real im Windkanal wurde die Aerodynamik des T-Roc als ein entscheidender Faktor der Effizienz optimiert. Der  $c_w$ -Wert (Luftwiderstandsbeiwert) von 0,29 ist 10 Prozent besser als beim Vorgänger; zudem zählt dieser Wert zu den besten im Segment. Die Stirnfläche des neuen T-Roc (A) ist  $2,40 \text{ m}^2$  groß – auch dies ist ein Indikator für die feingeschliffene Aerodynamik. Erreicht wurden diese Werte durch zahlreiche Einzelmaßnahmen. Im vorderen Bereich kennzeichnen den T-Roc sogenannte Air Blades, Radlaufspoiler und Verdrängungskörper zur optimierten Umströmung des Stoßfängers und der Vorderräder. Im Heckbereich ist es das langegezogene coupéförmige Dach samt Dachkantenspoiler und seitlichen Aeroecken, die hier die Luftverwirbelungen reduzieren und so den Luftwiderstand senken. Ebenfalls aerodynamisch ideal integriert wurde der Heckdiffusor. Der aerodynamische Feinschliff erstreckt sich auf jedes Karosseriedetail. Er umfasst ebenso die Felgen wie den Unterboden des T-Roc sowie die Außen- spiegel; letztere stammen vom Volkswagen Aerodynamik- Flaggschiff ID.7. Spezielle Wasserfangleisten im Bereich der ebenfalls strömungsgünstigen A-Säulen optimieren indes die Akustik bei schneller Fahrt.

1. Optionale Ausstattung.
2. T-Roc R-Line: Energieverbrauch kombiniert: 6,0-5,6 l/100 km; CO<sub>2</sub>-Emissionen kombiniert: 136-128 g/km; CO<sub>2</sub>-Klasse: E-D.



# INTERIEUR UND BEDIENUNG

Jedes Detail verbessert

- Wertigkeit erhöht, Komfort gesteigert, Raumangebot vergrößert

## T-ROC – TRUE VOLKSWAGEN

**Wertigkeit auf neuem Level.** Volkswagen hat 2025 eine Zeitenwende eingeleitet: Unter dem Slogan „True Volkswagen“ rückt der Automobilhersteller mehr denn je seine typischen Stärken in den Vordergrund: ein cleanes und eigenständiges Design, ein attraktives Preis-Leistungsverhältnis, innovative Technologien, hohe Wertigkeit und intuitive Bedienbarkeit. Das Interieur des neuen T-Roc ist ein Spiegelbild dieser Zeitenwende. Clean und unverwechselbar ist das Design des Innenraums – horizontal gegliederte Flächen und klare Linien sorgen dafür, sich sofort zurechtzufinden. Die Wertigkeit der Materialien definiert einen neuen Status quo in der Klasse – weiche, hochwertige und im Bereich der Schalttafel stoffbespannte Oberflächen, perforeierte und durchleuchtete Kunstlederdekore sowie haptisch und optisch ansprechende Sitzstoffe verwischen hier die Klassengrenzen nach oben.

**Neue Technologien intuitiv bedienbar.** Bis in das kleinste Details durchdacht ist die Bedienbarkeit – griffige Tasten im Multifunktionslenkrad, robuste und ergonomisch optimierte Türöffner und der multifunktionale Fahrerlebnisschalter<sup>1</sup> für verschiedene Funktionen und die Audiolautstärke lassen eine intuitiv bedienbare Interieurwelt entstehen. Neu an Bord des T-Roc ist zudem ein optionales Windshield-Head-up-Display<sup>1</sup>. Als User-orientierte Technologien stehen Features wie Infotainmentsysteme der neusten Generation inklusive Sprachbedienung und ChatGPT-Integration<sup>1</sup> zur Verfügung. Ebenfalls neu: die digitalen Instrumente im großen Rechteckformat; sie bieten neben den üblichen „Views“ nun auch eine Black-Panel-Funktion mit einer komplett reduzierten Darstellung, da nicht immer das volle Spektrum der Informationen benötigt wird. Das Interieur des neuen T-Roc im Detail:

## KEY ASPECTS

- **Neuer Status quo der Klasse** – T-Roc schlägt mit hoher Wertigkeit, cleanem Interieur-Design und innovativen Technologien Brücke in höhere Segmente
- **Perfektion im Detail** – stoffkaschierte Armaturentafel, weiche Kunststoffe und illuminierte Kunstleder-Applikationen machen Qualität sicht- und spürbar
- **„True Volkswagen“** – Head-up-Display<sup>1</sup>, Fahrerlebnisschalter<sup>1</sup>, Instrumente und Infotainment mit „ChatGPT“<sup>1</sup> wurden vom Tiguan und Tayron adaptiert
- **Voll familientauglich** – das Plus an Länge sorgt für spürbar mehr Platz im Fond des Fünfsitzers und für einen um 30 Liter größeren Kofferraum



Das Interieur des T-Roc Style





Per Ambientebeleuchtung  
illuminiertes Kunstleder in den Türen

## DAS PLATZANGEBOT UND DIE SITZERGONOMIE

**Mehr Raum , mehr Komfort.** Wer vorne als Fahrer oder Beifahrer im T-Roc Platz nimmt und via klar gestalteter Cockpitlandschaft über die hohe und gut einsehbare Motorhaube hinausblickt, wähnt sich nicht in einem SUV der Kompaktklasse, sondern der Mittelklasse. Verstärkt wird dieser Eindruck durch das langstrecken- und familientaugliche Platzangebot der zweiten T-Roc Generation. Selbst wenn vorn Personen mit einer Größe von über 1,85 m sitzen, finden im Fond Gäste mit ähnlicher Statur ausreichend Knieraum. Hier wirkt sich das Plus von insgesamt 122 mm aus, die der neue T-Roc in der Länge gewachsen ist. Darüber hinaus ist dafür gesorgt, dass auch das Gepäck von fünf Reisenden ausreichenden Raum bekommt: Dank des Plus an Länge erhöhte sich das Kofferraumvolumen bei Beladung bis zur Höhe der 1/3 zu 2/3 klappbaren Rücksitzlehnen um 30 auf fortan 475 Liter. Ab der Ausstattungslinie „Life“ kann der Bereich der Mittelarmlehne separat inklusive mittlerer Kopfstütze umgeklappt werden, um Platz für lange Gegenstände wie Skier zu schaffen. Im T-Roc Life und T-Roc Style lässt sich zudem die Beifahrersitzlehne umklappen, damit Gegenstände im XL-Format an Bord des SUV transportiert werden können.



475 Liter

475 Liter Stauraum bis Lehnenhöhe Rücksitzbank



Rücksitzbank mit erhöhter Kniefreiheit, hier im T-Roc Style

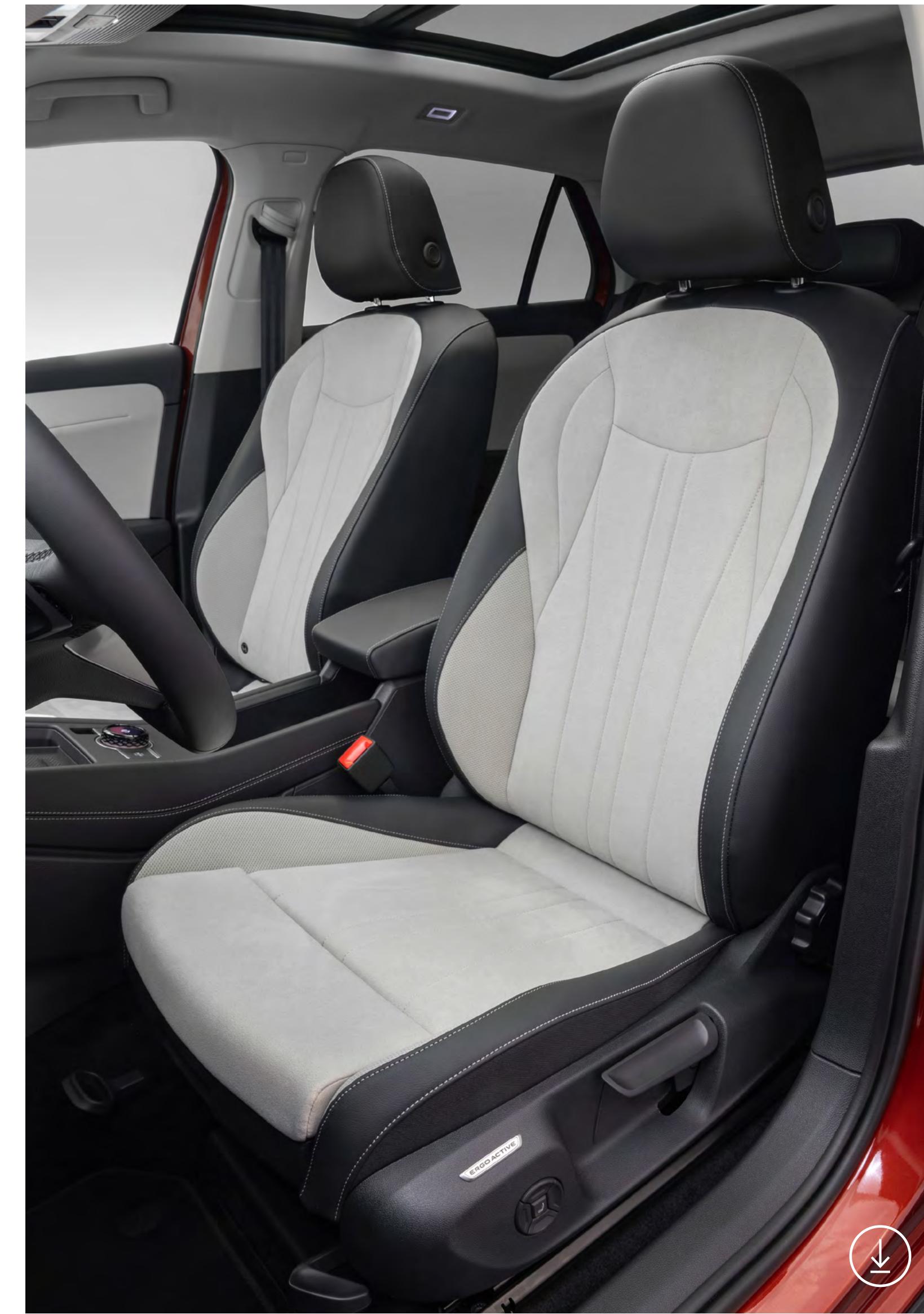


1.350 Liter

1.350 Liter maximales Ladevolumen



**Pneumatische Sitzfunktionen.** Ergonomisch konzipiert wurde die Sitzanlage des neuen T-Roc. SUV-typisch hoch ist die Sitzposition: vorn beträgt der Abstand zur Straße 577 mm, auf der dreisitzigen Rückbank sind es 622 mm. Der Fahrersitz der Grundversion „Trend“ ist in der Höhe einstellbar. Bereits ab der mittleren Ausstattung „Life“ verfügen die Komfortsitze über pneumatische Lendenwirbelstützen in den Rückenlehnen, die elektrisch eingestellt werden. Zwischen den Vordersitzen gibt es eine bequeme Mittelarmlehne mit einem darin integrierten Staufach. In der auf maximalen Komfort ausgelegten Topversion „Style“ ist ein besonders ergonomischer ergoActive-Fahrersitz an Bord. Beide „Style“-Vordersitze sind zudem mit einer pneumatischen Massage-Funktion ausgestattet – ein serienmäßiges Feature, das Volkswagen aus der Mittel- und Oberklasse in das Segment des T-Roc transferiert hat. Die Sitzmittelbahnen der Vorder- und äußeren Rücksitze sind im Fall des „Style“ im Mikrovlies „ArtVelours Eco“ ausgeführt. Die Komfortsitze von Fahrer und Beifahrer sind darüber hinaus serienmäßig beheizbar und in der Höhe einstellbar. Nomen es omen: Die sportliche T-Roc Topversion



Serienmäßiger ergoActive-Sitz des T-Roc Style mit pneumatische  
Massage-Funktion



## DIE COCKPITLANDSCHAFT

**Neue Stoffstruktur als Oberfläche.** Design und Architektur der Cockpitlandschaft zeigen eine konsequent geradlinige und horizontale Ausrichtung. Ein Beispiel für die hohe Wertigkeit im T-Roc Interieur: die oberste Ebene der Instrumententafel. Sie ist in einer neuen, weich gepolsterten und hochwertigen Stoffstruktur ausgeführt, die zuverlässig Blendungen in der Windschutzscheibe reduziert. Je nach Interieur-Trim sind dabei verschiedene Farbtöne verfügbar. Unterhalb integriert ist die durchgängige Linie der Luftausströmer. In den Versionen „Style“ und „R-Line“ wird auch dieser Bereich serienmäßig durch die Ambientebeleuchtung illuminiert („Life“ optional via Ambientepaket). Die stoffbezogene oberste Ebene und die Luftausströmer sind in allen Versionen mit einer umlaufenden Spange in einem Grauton eingefasst.

**Neue Hard- und Software.** Auf einer Sichtebene erstrecken sich die digitalen Instrumente („Digital Cockpit“ für „Trend“ und „Life“, „Digital Cockpit Pro“ für „Style“ und „R-Line“) sowie der Touchscreen des Infotainmentsystems und die Klimabedienung. Optional ist ein Windshield-Head-up-Display an Bord. Damit steht dem Fahrer in der maximalen Ausbaustufe ein Anzeigentrio aus digitalen Instrumenten, Infotainmentdisplay und Head-up-Display auf dem Level des Tiguan und Tayron zur Verfügung. Ein ebenfalls aus den zwei größeren SUVs adaptiertes Feature im T-Roc ist der weiterentwickelte Fahrerlebnisschalter<sup>1</sup>. Über die Fahrprofile und Antriebsmodi hinaus, ist in die neue Generation des edel illuminierten Dreh-, Touch- und Drückschalters auch die Steuerung der im T-Roc erstmals angebotenen „Atmospheres“ (optional) und der redundant ausgelegten Audiolautstärke integriert.



Per Ambientebeleuchtung illuminiert Innenraum des T-Roc

**Kühlkanäle für das Smartphone und Easter Eggs.** Vor dem Fahrerlebnisschalter befinden sich zwei USB-C-Schnittstellen und eine Ablage für das Smartphone – optional zum induktiven Laden mit integrierter Kühlfunktion. Die induktive Ladeschale ist eines von vielen Beispielen für die Perfektion bis in das kleinste Detail: Die Kühlkanäle der gummierten rutschfesten Schale sind optisch wie die Bahnen eines Miniatur-Schwimmbades aufgebaut. Dort als sogenannte Easter Eggs eingearbeitet: von oben zu sehende Schwimmer. Diese Liebe zum Detail setzt sich in den Ablagen und Cupholdern der Mittelkonsole fort. Dort als kleine Symbole integriert: Kaffebecher, Brezeln, Eistüten oder Schlüssel.



USB-C-Anschlüsse und induktive Smartphone-Ladeschale mit Easter Eggs



**„Digital Cockpit“ und „Digital Cockpit Pro“.** Gegenüber dem „Digital Cockpit“ des Vorgängers sind die neuen digitalen Instrumente der zweiten T-Roc Generation aufgrund des voll genutzten Rechteckformats mit einem Durchmesser von 25,4 cm im Durchmesser (10 Zoll) deutlich größer. Das „Digital Cockpit Pro“ der Ausstattungsversionen „Style“ und „R-Line“ bietet einen nochmals erweiterten Umfang der Funktionen – zum Beispiel die Integration der Navigationskarte. Über die „View“- und „Ok“-Tasten in der rechten Spange des serienmäßigen Multifunktionslenkrades kann der Fahrer zwischen zwei Grundkonfigurationen (Info-Profile) wählen: „Classic“ mit Rundinstrumenten und „Progressive“ mit Anzeigekacheln. Die Fläche zwischen den Rundinstrumenten oder Kacheln ist frei belegbar – etwa mit der Routenführung des Navigationssystems oder den Anzeigen der Assistenzsysteme. Mit verschiedenen Informationen können auch die Innenbereiche der Rundinstrumente und Kacheln belegt werden. Komplett neu ist ein Anzeigemodus, bei dem alle Informationen – bis auf die zum Fahren notwendigen Daten wie etwa die aktuelle Geschwindigkeit und die Hinweise der Assistenzsysteme – als Black-Panel-Funktion ausgeblendet werden. Ziel dabei ist es, dass sich der Fahrer, zum Beispiel bei langen Nachtfahrten, noch besser auf die Straße konzentrieren kann. Um den Modus zu aktivieren reicht es, die Taste „View“ etwas länger zu drücken. Umgekehrt aktiviert diese Long-press-Funktion die Anzeigen wieder.

**Windshield-Head-up-Display.** Bislang gab es kein Head-up-Display im T-Roc. Mit dem neuen T-Roc ändert sich dies. Das optionale Windshield-Head-up-Display des Volkswagen projiziert die wichtigsten Informationen für den Fahrer via Windschutzscheibe in den Raum vor dem T-Roc. Die virtuelle Projektionsdistanz vom Fahrer aus beträgt ca. 2,1 Meter. Zu den Status- und Warnanzeigen des Displays gehören zum Beispiel die Infos des „Travel Assist“ sowie Hinweise zur aktuellen und erlaubten Geschwindigkeit (Verkehrszeichenanzeige) und zur Navigation. Die Projektionsqualität des Windshield-System ist deutlich besser als die von einfachen Head-up-Displays mit einer Projektionsfläche auf dem Instrumententräger.

**10,3-Zoll-Infotainment für „Trend“.** Die neu entwickelten Infotainmentsysteme des T-Roc basieren auf dem Modularen Infotainmentbaukasten der vierten Generation (MIB<sup>4</sup>). Angeboten werden zwei verschiedene 16:9-Display-Formate: der Touchscreen der Grundversion (für „Trend“, ohne Navigationsfunktion) misst in der Diagonalen 26,1 cm (10,3 Zoll). Das Infotainmentsystem beinhaltet App-Connect Wireless für Apple CarPlay und Android Auto, den digitalen Radioempfang DAB+, vier Lautsprecher, eine Telefonschnittstelle sowie die Vorbereitung für die Onlinedienste „VW Connect“ und „VW Connect Plus“. Darüber hinaus kann im T-Roc Life nachträg-

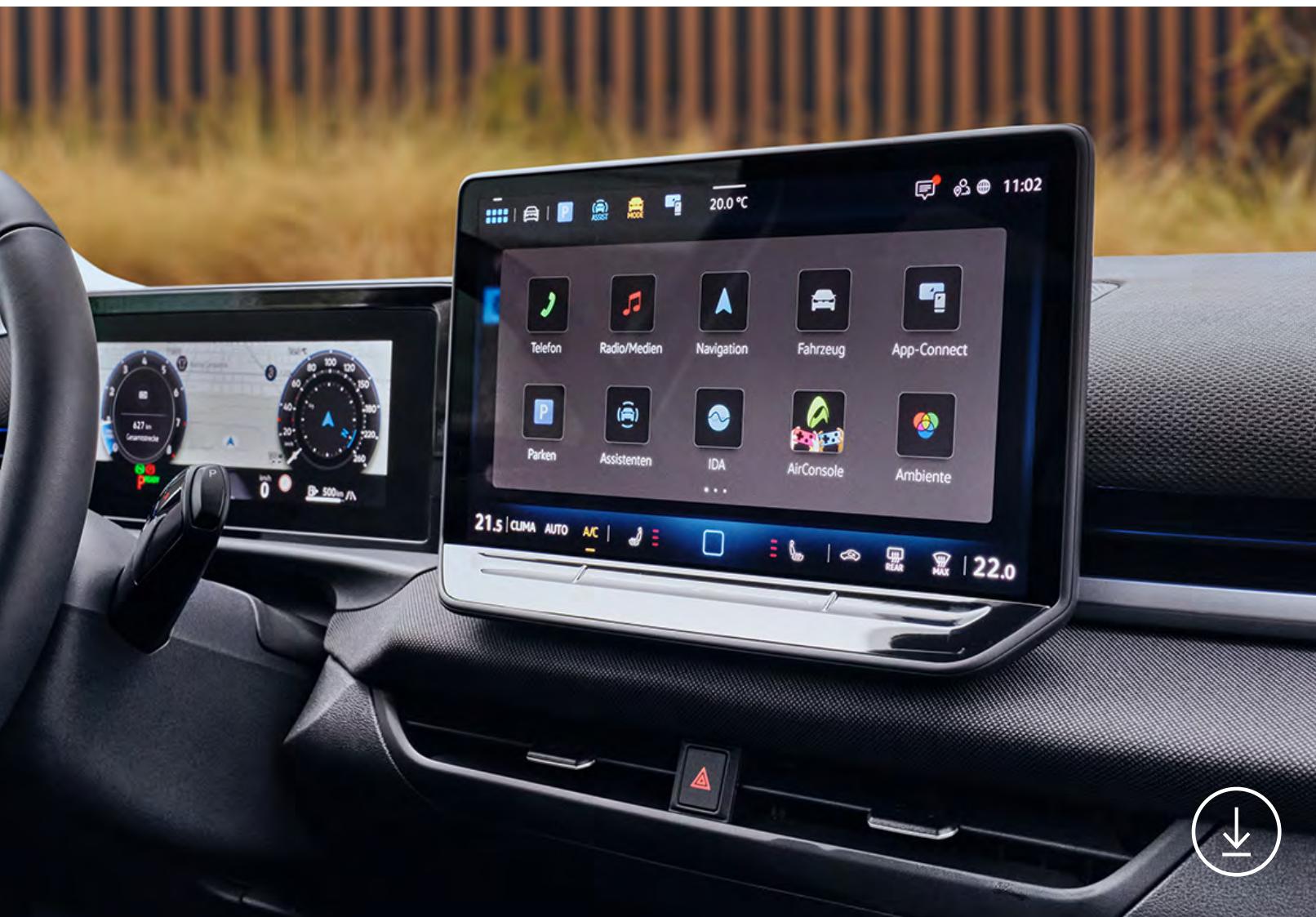


Interieur mit Multifunktionslenkrad, digitalen Instrumenten, Infotainmentsystem und Fahrerlebnisschalter

lich die Navigationsfunktion freigeschaltet werden. Smartphones können an vier USB-C-Ladebuchsen (zwei vorn, zwei hinten) mit bis zu 60 Watt geladen werden.

**12,9-Zoll-Infotainment für „Life“, „Style“ und „R-Line“.** Das Infotainmentsystem Versionen „Life“, „Style“ und „R-Line“ bietet eine Display-Diagonale von 32,7 cm (12,9 Zoll); hier kann die Navigationsfunktion optional nachträglich freigeschaltet werden. Zur Serienausstattung gehören zudem die Telefonschnittstelle „Comfort“ mit Ladeschale plus induktiver Ladefunktion sowie sechs





12,9-Zoll-Infotainmentsystem

Lautsprecher. Als Sonderausstattung steht zudem das Infotainment-Paket „Discover“ zur Verfügung. Es beinhaltet zusätzlich die Navigationsfunktion sowie den Online-Sprachassistenten IDA. Via IDA können viele Fahrzeug- und Infotainmentfunktionen per natürlicher Sprache gesteuert werden. Zudem beantwortet IDA gezielt Fragen zu allen erdenklichen Gebieten. Dazu greift das System auf Online-Datenbanken und auf „ChatGPT“ (künstliche Intelligenz, KI) zu. Das Einsatzspektrum von „ChatGPT“ ist nahezu unendlich groß.

**Harman Kardon Soundsystem.** Das 12,9-Zoll-Infotainmentsystem kann optional in Verbindung mit einem speziell auf den Innenraum des neuen T-Roc abgestimmten Soundsystem bestellt werden. Das gemeinsam mit Volkswagen für das SUV entwickelte System bietet eine

Musikleistung von 480 Watt. Das Soundsystem beinhaltet an Hardware unter anderem neun Highend-Lautsprecher, einen Subwoofer und einen digitalen 12-Kanal-Verstärker. Via Infotainmentmenü kann das Surround-Soundsystem individuell konfiguriert und auf die verschiedenen Sitzzonen abgestimmt werden. Die Menüstruktur der Infotainmentsysteme im Detail:

- **„Top Bar“, Home Screen, „Bottom Bar“.** Die Oberfläche des Infotainment-Touchscreens ist in drei Ebenen gegliedert: die „Top Bar“ (oben), den Home-Screen (Mitte) und die „Bottom Bar“ (unten). Die „Top Bar“ und der Home-Screen können mit favorisierten Direktzugriffen belegt werden. Während der Fahrer im Home-Screen alle Funktionen in Form von Apps variabel abruft, bleiben die individuell konfigurierte „Top Bar“ und die statische „Bottom Bar“ als permanente Ansicht auf dem Display stehen. Das macht die Bedienung besonders einfach. Unter dem Infotainmentdisplay befinden sich zudem die hinterleuchteten Touch-Slider für Funktionen wie die Temperatureinstellung und die Lautstärkeregelung; letztere kann ebenso über den Fahrerlebnisschalter in der Mittelkonsole eingestellt werden.
- **„Top Bar“ jetzt mit Zugriff auf Geschwindigkeitswarnung.** Die oberste Leiste – die „Top Bar“ – ist links mit einem Direktzugriff ausgestattet, über den der Fahrer jederzeit mit einem Klick das Hauptmenü



In die A-Säule integrierter Hochtöner des Harman Kardon Soundsystems

mit einer Übersicht aller Apps aufrufen kann. Daneben angeordnet ist ein Button für das „Car Control Center“; es bietet einen direkten Zugriff auf die wichtigsten Fahrzeugfunktionen und kann vom Fahrer individuell konfiguriert werden. Dazu gehört nun auch die gesetzlich vorgeschriebene Geschwindigkeitswarnung, die hier blitzschnell angepasst werden kann. Das Hauptmenü und das „Car Control Center“ sind jederzeit aufrufbar, ohne die aktive App beenden zu müssen – auch das vereinfacht die Bedienung. Rechts vom „Car Control Center“ gibt es weitere Direktzugriffe, die frei mit den verfügbaren Apps belegbar sind.



- Home-Screen.** Der Home-Screen in der Mitte vereint die Inhalte der wichtigsten Apps auf grafischen Kacheln unterschiedlicher Größe. Auf den Kacheln können zum Beispiel die Apps für die Navigation, Medien, das Telefon oder den Sprachassistenten IDA hinterlegt werden. Aktiviert man einen der Menüpunkte der „Top Bar“ oder der „Bottom Bar“, wird auch diese App im Home-Screen angezeigt.
- „Bottom Bar“.** Die „Bottom Bar“ beinhaltet den Zugriff auf die Klima- und Sitzfunktionen sowie den Home-Button, über den der Fahrer jederzeit wieder zum Home-Screen gelangt. Diese Funktionen sind damit stets direkt verfügbar.

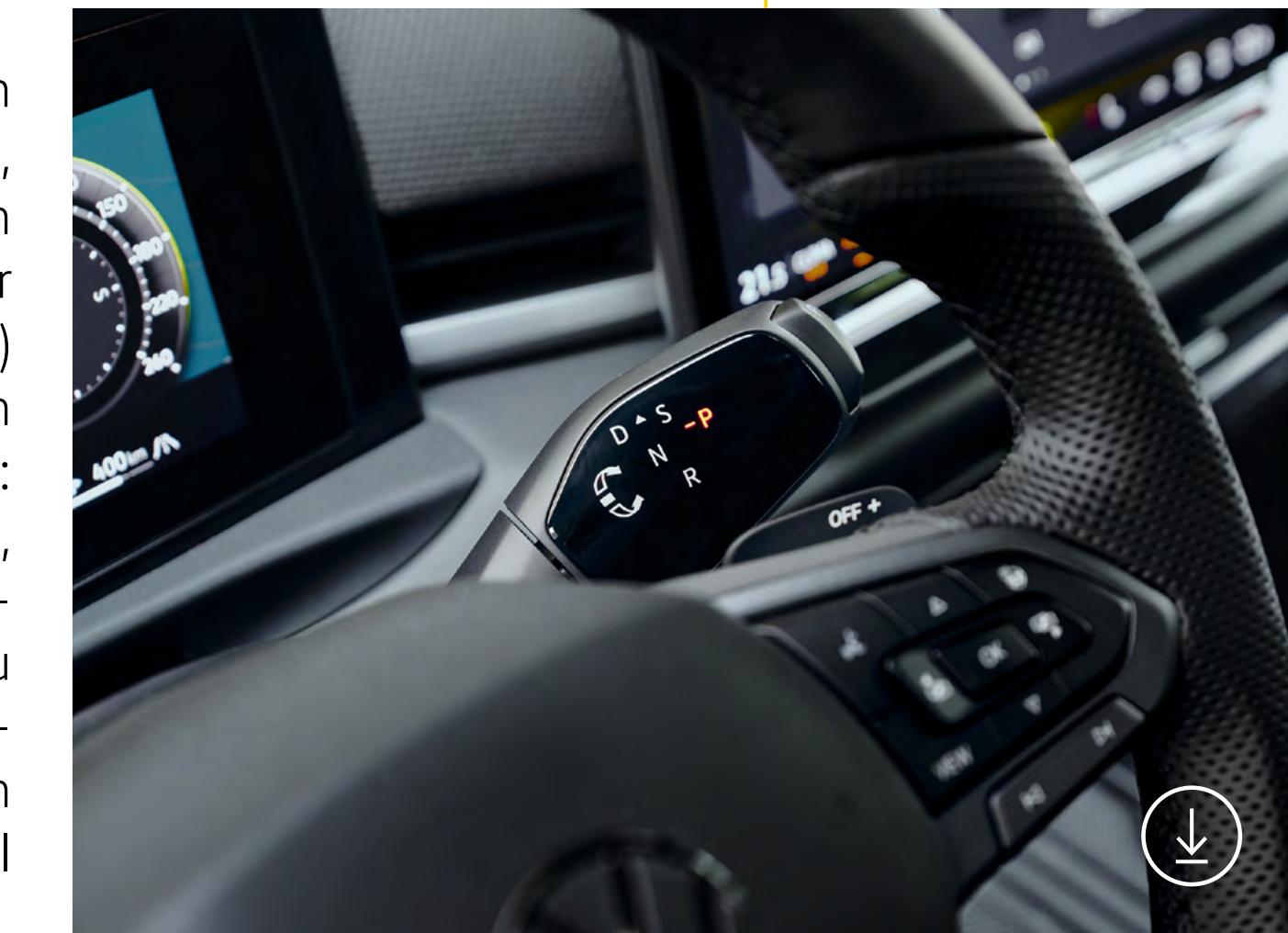
**Fahrerlebnisschalter<sup>1</sup> der zweiten Generation.** Ein zentrales Bedienelement des neuen T-Roc ist die zweite Generation des deutlich weiterentwickelten Fahrerlebnisschalters. In den Versionen „Trend“ und „Life“ kommt hier serienmäßig ein ebenso edel gestalteter Drehschalter für die Regelung der Audiolautstärke zum Einsatz. Via Fahrerlebnisschalter (Serie für „Style“ und „R-Line“, optional für „Life“) lassen sich indes über die Audiolautstärke hinaus die verschiedenen Fahrprofile (bei 4MOTION inklusive Allrad-Profile) und vorkonfigurierten „Atmospheres“ steuern. Drückt der Fahrer auf das Display des Schalters, wechselt er zwischen der Lautstärke-, Fahrprofil- und „Atmospheres“-Steuerung. Per Touch respektive Wischen erfolgt der Wechsel von

den Fahrprofilen zu den „Atmospheres“. Die Menüs werden parallel im Infotainmentdisplay als Pop-up angezeigt. Innerhalb der jeweiligen Grundfunktionen erfolgt die Einstellung einfach durch das Drehen des griffigen und illuminierten Einstellrades. Besonders spannend, weil erstmals im T-Roc an Bord, ist der Blick auf die „Atmospheres“. Hier verschmelzen die Einstellungen der je nach Ausstattung 10- oder 30-farbigen Ambientebeleuchtung und des Audiosystems (optional Harman Kardon Soundsystem) und erzeugen so verschiedenste Licht- und Klangteppiche. Dabei lassen sich auch auf die jeweiligen „Atmospheres“ abgestimmte Playlists des Streamingdienstes „Spotify“ mit einbeziehen. Aktiviert werden können die Modi „Lounge“, „Energetic“, „Joy“, „Minimal“ und „Me“. „Lounge“ etwa ruft gedämpfte Farben, leise Töne und zum Beispiel klassische Musik ab. „Energetic“ als Gegenbeispiel ist in den Farben bunter, in den Tönen lauter und in der Playlist rockiger. Je nach gewähltem Modus wechselt auch die Screen-Beleuchtung des Fahrerlebnisschalters.



Fahrerlebnisschalter in der Mittelkonsole

**Neue Lenkstockhebel.** Analog zu den neusten ID. Modellen sowie dem aktuellen Passat, Tiguan und Tayron, kommt auch im neuen T-Roc ein Lenkstockhebel als Schalter für die 7-Gang-Doppelkupplungsgetriebe (DSG) zum Einsatz. Das schafft Platz für Ablagen in der Mittelkonsole. Die Bedienung ist einfach: nach vorn auf „D“ drehen zum Vorwärtsfahren, nach hinten auf „R“ drehen zum Rückwärtsfahren, seitlich drücken um die Parkbremse zu aktivieren. Auch für die Blink- und Scheibenwischerfunktionen kommt ein neuer und in diesem Fall multifunktionaler Lenkstockhebel zum Einsatz.



DSG-Schalthebel an der Lenksäule

1. Optionale Ausstattung.



## SERIEN- UND SONDERAUSSTATTUNG

Smarte Matrix – T-Roc ist einfach konfigurierbar und bietet optimiertes Preis-Leistungsverhältnis

### IN WENIGEN SCHRITTEN KONFIGURIERT

**Smart – die Matrix der Ausstattungen<sup>3</sup>.** Neu und übersichtlich aufgebaut hat Volkswagen die Ausstattungsmatrix des T-Roc. Serienmäßig respektive optionale Features und Pakete sind dabei mit wenigen Klicks ausgewählt. Generell angehoben wurde das Ausstattungsniveau. Schon die Grundversion der neuen T-Roc Generation ist aufgrund ihrer Serienausstattung und ihrer hochwertigen Interieur-Materialien alles andere als ein Einstiegsmodell. Über drei weitere Ausstattungsversionen kann der neue T-Roc gezielt individualisiert werden. Die Topversionen korrespondieren dabei mit dem Ausstattungsniveau der nächst höheren Klasse. Folgende vier T-Roc Ausstattungen werden angeboten:

- „Trend“ – Grundmodell
- „Life“ – mittleres Ausstattungslevel
- „Style“ – elegante Topversion
- „R-Line“ – dynamische Topversion

### „Trend“ und „Life“ – starkes Grundmoll, spannende Mitte.

Wenn das Budget im Vordergrund steht, ist der T-Roc Trend die erste Wahl. Er wird auf dem deutschen Markt zu Preisen ab 30.845 Euro angeboten. Der T-Roc Trend hat serienmäßig den 85 kW (116 PS)<sup>1</sup> starken 48V-Mild-Hybridmotor 1.5 eTSI, eine umfassende Sicherheitsausstattung mit neun Airbags und zahlreichen Assistenzsystemen, LED-Scheinwerfer und LED-Rückleuchten, Komfort-Features wie eine Klimaautomatik, ein multifunktionales Infotainmentsystem (26,1-cm-Touchdisplay, 10,3 Zoll) und digitale Instrumente an Bord. Fahrer mit einer höheren jährlichen Kilometerleistung werden den zusätzlichen Komfort der zweiten Ausstattungsstufe – des T-Roc Life – zu schätzen wissen. Hier erweitern unter anderem Details wie die automatische Distanzregelung ACC, eine Rückfahrkamera, 16-Zoll-Leichtmetallräder, ein 32,7-cm-Infotainmentdisplay (12,9 Zoll) und die optional freischaltbare Navigationsfunktion die Ausstattung. Zudem ist der in Deutschland zu Preisen ab 34.005 Euro angebotene T-Roc Life über Sonderausstattungen wie eine 30-Farben-Ambientebeleuchtung, das Panorama-Ausstell-/Schiebedach und Zweifarbstoff-Lackierungen stärker individualisierbar.

## KEY ASPECTS

- „Trend“ – das Grundmodell startet mit einem Mild-Hybridantrieb (85 kW)<sup>1</sup>, 10,3-Zoll-Infotainment, großem Sicherheitspakt und Klimaautomatik
- „Life“ – mittleres Ausstattungslevel hat die automatische Distanzregelung ACC, die Rückfahrkamera und ein 12,9-Zoll-Infotainmentsystem an Bord
- „Style“ – elegante Topausstattung wird durch Sitze mit Massage-Funktion, eine Ambientebeleuchtung, beleuchtete VW Logos und 17-Zoll-Räder veredelt
- „R-Line“ – die sportliche s110-kW-Topversion<sup>2</sup> kennzeichneten Features wie 18-Zoll-Räder, individualisierte Stoßfänger im R-Design und Sport-Komfortsitze



**„Style“ und „R-Line“ – zwei Topversionen, zwei Charaktertypen.** Besonders umfangreich ausgestattet, aber unterschiedlich positioniert und individualisiert, sind die zwei Topversionen der Baureihe: der T-Roc Style und der T-Roc R-Line. Ausgesprochen edel: der in Deutschland ab 38.510 Euro konfigurierbare T-Roc Style. Hier gegenüber „Life“ zusätzlich im Preis inbegriffen: Details wie beheizbare Vordersitze mit einer pneumatischen Massagefunktion, Sitzbezüge im eleganten Mikrovlies „ArtVelours Eco“, die Ambientebeleuchtung, eine induktive Ladefunktion für das Smartphone, LED-Plus-Scheinwerfer, illuminierte VW Logos und 17-Zoll-Leichtmetallräder. Als sportliche Topversion setzt sich der T-Roc R-Line in Szene. Das auf dem deutschen Markt ab 42.460 Euro angebotene SUV ist als einziger T-Roc bereits serienmäßig mit der 110 kW (150 PS)<sup>2</sup> starken Version des 48V-Mild-Hybridantriebs ausgestattet. Stoßfänger im „R-Line“-Design und 18-Zoll-Leichtmetallräder individualisieren das knackige Exterieur. Innen differenziert sich der dynamische T-Roc R-Line über Sport-Komfortsitze vorn mit individualisierten Sitzbezügen und integrierten Kopfstützen, Edelstahl-Pedale, einen schwarzen Dachhimmel sowie Progressivlenkung und Sportfahrwerk vom edlen T-Roc Style.

**Typisch T-Roc – Zweifarblackierungen.** Das Spektrum der Farben besteht aus den zwei Uni-Tönen „Canary Yellow“ und „Pure White“ sowie den Metallic-Lackierungen „Celestial Blue“, „Flamed Red“, „Grenadillschwarz“ und „Wolf Grey“. Schon beim Vorgänger ein typisches Merkmal der Baureihe: das optional farblich abgesetzte Dach. Verständlicherweise mit Ausnahme von „Grenadillschwarz“, können dabei alle Farbtöne mit einem schwarzen Wagendach kombiniert werden.

**16 bis 20 Zoll – elf Leichtmetallfelgen.** Zwölf Rad-Reifenkombinationen (plus verschiedener Winterräder) werden für den neuen T-Roc angeboten – elf Leichtmetallräder und eine Stahlfelge. Das Programm der 16 bis 20 Zoll großen Aluräder besteht aus der 16-Zoll-Felge „Bilbao“, der 17-Zoll-Felge „Lima“, den 18-Zoll-Felgen „Torino“ und „Coventry“, den 19-Zoll-Felgen „Vancouver“, „York Aero“ glanzgedreht Schwarz / Grau, „York Aero“ glanzgedreht Schwarz / Schwarz und „York Aero“ Black Style sowie den 20-Zoll-Felgen „Calgary“ glanzgedreht und „Calgary“ in „Black Style“.

**Sonderausstattungen – maximale Vielfalt.** Zu den Optionen gehören Details wie „IQ.LIGHT – LED-Matrix-Scheinwerfer“ und LED-Rückleuchten mit dynamischer Blinkfunktion, elektrische einstellbare Sitze in Leder, ein Head-up-Display, ein 480-Watt Soundsystem, Assistenzsysteme wie der „Travel Assist“ für teilautomatisierte Fahrfunktionen, die adaptive Fahrwerksregelung DCC der 110-kW-Versionen, eine großes Panorama-Schiebe-/Aufstelldach und ein „Black Style“-Paket mit schwarzen Exterieur-Details inklusive schwarzer Leichtmetallräder. Alle Versionen des T-Roc können zudem mit einer Anhängevorrichtung bestellt werden, deren Stützlast mit 80 kg auch für den Transport schwerer E-Bikes ausgelegt ist.

1. T-Roc 1.5 eTSI, 85 kW (116 PS) – Kraftstoffverbrauch: kombiniert 6,0-5,5 l/100 km; CO<sub>2</sub>-Emissionen: kombiniert 136-125 g/km; CO<sub>2</sub>-Klasse E-D
2. T-Roc 1.5 eTSI, 110 kW (150 PS) – Kraftstoffverbrauch: kombiniert 6,0-5,5 l/100 km; CO<sub>2</sub>-Emissionen: kombiniert 137-126 g/km; CO<sub>2</sub>-Klasse E-D
3. Alle Ausstattungen und Preise gelten für das in Deutschland angebotene Modellprogramm
4. T-Roc R-Line: Energieverbrauch kombiniert: 6,0-5,6 l/100 km; CO<sub>2</sub>-Emissionen kombiniert: 136-128 g/km; CO<sub>2</sub>-Klasse: E-D.



T-Roc R-Line<sup>4</sup> mit Design-Paket „Black Style“



Optionale 19-Zoll-Leichtmetallfelge „York Aero“

DE

## Mediathek



### DOWNLOAD

Hier finden Sie ab dem 22. November 2025, 13:00 Uhr MEZ,  
Bilder, Grafiken, Videos & Footage zum neuen T-Roc



**Bilder / Grafiken**



**Videos / Footage**

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

Verantwortlich für den Inhalt:

Volkswagen Produktkommunikation  
Volkswagen Aktiengesellschaft

Berliner Ring 2  
D-38440 Wolfsburg

Stand: 11.2025  
© 2025 Volkswagen Aktiengesellschaft



### Nutzungsrechte:

Die auf [www.volksnewsroom.com](http://www.volksnewsroom.com) bereitgestellten Text-, Bild-, Audio- und Video-Dokumente dienen ausschließlich dem Zwecke der eigenen Information, können zu redaktionellen Darstellungen im Social Web genutzt werden oder im Fall von Journalisten, Influencern und Mitarbeitern von Medienunternehmen als Quelle für die eigene redaktionelle Berichterstattung. Text-, Bild-, Audio- und Video-Dokumente dürfen nicht zu kommerziellen Zwecken genutzt oder an Dritte weitergegeben werden. Im Übrigen finden für die Nutzung von [www.volksnewsroom.com](http://www.volksnewsroom.com) die hier für einschlägigen Nutzungsbedingungen Anwendung.