



PRESSEMAPPE

Der neue T-Roc Weltpremiere

August 2025

T-Roc 1.5 eTSI (110 kW/150 PS)

Energieverbrauch: kombiniert 6,0–5,5 l/100 km;

CO₂-Emissionen: kombiniert 137–125 g/km,

CO₂-Klasse: E–D

Inhalt

Auf den Punkt

T-Roc – einzigartig in Format und Charakter **03**

Im Detail

Design und Dimensionen **09**

Interieur und Bedienung **16**

Antriebssysteme **25**

Assistenzsysteme **30**



Medienkontakt



Volkswagen Communications
Product Communications

Andreas Schleef

Sprecher T-Roc | Tayron | Touran | Fahrwerk

Tel: +49 (0) 151 65 56 84 88
andreas.schleef@volkswagen.de

Nur-Text-Versionen

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



Auf den Punkt



Bestseller-Welt-premiere

Volkswagen stellt mit neuem T-Roc innovativen Nachfolger seines mehr als zwei Millionen Mal verkauften Crossover-Stars vor

Neue progressive Designsprache

T-Roc setzt mit neuem Front- und Heckpartie-Design ein kraftvoll-cleanes Statement im Kompakt-SUV-Segment

Durchgängig elektrifizierte Antriebe

T-Roc startet serienmäßig mit effizienten Mild-Hybrid-Turbo-Benzinern (eTSI) und 7-Gang-DSG

Perfekt ausgeleuchtet

Illuminierte VW-Logos¹, neue „IQ.LIGHT – LED-Matrix-Scheinwerfer“¹ mit Hochleistungszusatzfernlicht

Sichtbare Qualität

Stoffkaschierte Instrumententafel, Perfektion im Detail und durchleuchtetes Kunstleder heben T-Roc Qualität auf ein neues Level

Neue Generation des „Travel Assist“¹

Weiterentwickelte Generation ermöglicht assistierten Autobahnspurwechsel und regelt noch harmonischer

Parken per Remote¹ oder Memory¹

T-Roc lernt den Weg zum Parkplatz auswendig und lässt sich alternativ per Smartphone ein- und ausparken

Innovationen top down

T-Roc übernimmt Windshield-Head-up-Display¹ und Fahrerlebnisschalter mit integriertem TFT-LCD-Display vom Tiguan und Tayron



Kerneigenschaften

T-Roc in allen Bereich verbessert

Volkswagen stellt in einer Weltpremiere die vollständig neu entwickelte Generation eines seiner erfolgreichsten Modelle vor: den neuen T-Roc. Allein im letzten Jahr entschieden sich rund 292.000 Neuwagenkäufer für diesen Allrounder. Damit ist er nach dem Tiguan das weltweit erfolgreichste Volkswagen SUV. Die erste Generation des Bestsellers kam 2017 auf den Markt und wurde zum Modelljahr 2022 weiterentwickelt. Den nun vorgestellten Nachfolger hat Volkswagen in allen Bereichen verbessert. Mit durchgängig neuen Hybrid-Antrieben, einem komplett neuen und sehr hochwertigen Interieur samt Infotainment-, Cockpit- und Bediensystemen der nächsten Generation, mit mehr Platz im Innen- und Kofferraum und Assistenz-

systemen auf dem neusten Level macht der T-Roc einen großen Entwicklungssprung nach vorn. Passend dazu: das neue, cleane und charismatische Design. Während die Silhouette und Dachpartie unverkennbar der T-Roc DNA folgen, hat das Designteam die Front- und Heckpartie bis in den letzten Winkel hinein neu interpretiert. Das kompakte SUV – aufgrund seines coupéartigen Hecks und seiner Pkw-Fahreigenschaften auch als Crossover Utility Vehicle (CUV) bezeichnet – zeigt mit seiner expressiven Frontpartie eine charismatische Eigenständigkeit und stellt zugleich unter Beweis, wie variantenreich das neue Volkswagen Markengesicht gestaltet werden kann. Ab Ende August startet in den ersten Ländern Europas bereits der Vorverkauf des neuen T-Roc; die Markteinführung soll im November erfolgen.





Technologien top down

Zusammen mit dem Taigo, T-Cross, Tiguan, Tayron und Touareg gehört der T-Roc zu einem der größten SUV-Markenprogramme auf dem europäischen Kontinent. Der zwischen dem kompakteren T-Cross und dem größeren Tiguan positionierte T-Roc hat sich dabei mit mehr als zwei Millionen Exemplaren seit 2017 nicht nur zu einem der erfolgreichsten Volkswagen, sondern auch zu einem der jährlich meistverkauften Modelle

des Konzerns entwickelt. Die nun zweite Generation des fünfsitzigen SUV-Allrounders hat das Potenzial, seine Position innerhalb der Marke, des Konzerns und im Wettbewerbsumfeld weiter auszubauen. Der Punkt: Nach dem aktuellen Tiguan (Debüt 2024) und Tayron (Debüt 2025) ist der neue T-Roc das dritte SUV von Volkswagen, das auf der neuesten Evolutionsstufe des Modularen Querbaukastens basiert: dem MQB evo. Und das zeichnet ihn besonders aus. Denn dank des MQB evo transferiert der T-Roc ein neu-

es Technologie-Level in das kompakte SUV-Segment. Er übernimmt zahlreiche Systeme „top down“ vom größeren Tiguan und Tayron und zieht qualitativ mit diesen Volkswagen Modellen gleich. Wegweisend ist der neue T-Roc auch im Hinblick auf die Nachhaltigkeit: Rund 20 Prozent der gesamten Kunststoffmaterialien im Fahrzeug bestehen aus Rezyklaten, was einem Gewicht von bis zu 40 kg entspricht. Der T-Roc ist der erste Volkswagen, der einen derart hohen Anteil an Rezyklaten erreicht.





T-Roc 1.5 eTSI (85 kW/115 PS) — Energieverbrauch:
kombiniert 6,0–5,5 l/100 km; CO₂-Emissionen:
kombiniert 137–124 g/km, CO₂-Klasse: E-D.

T-Roc 1.5 eTSI (110 kW/150 PS) — Energieverbrauch:
kombiniert 6,0–5,5 l/100 km; CO₂-Emissionen:
kombiniert 137–125 g/km, CO₂-Klasse: E-D.

Hybrid als Standard

In Europa wird der neue T-Roc durchgängig mit innovativen Hybrid-Turbobenzinern angetrieben. Die Schaltarbeit übernehmen automatische Getriebe. Den Start markieren zwei 48V-Mild-Hybrid-Antriebe (eTSI) mit 85 kW (116 PS) und 110 kW (150). Diese zwei elektrifizierten Volumenmotorisierungen sind an ein 7-Gang-Doppelkupplungsgetriebe (DSG) gekoppelt. Folgen werden zwei gänzlich neu entwickelte Vollhybrid-Antriebe. Allen vier Antriebsversionen gemein ist der Frontantrieb. Wie schon beim Vorgängermodell wird es auch den neuen T-Roc zeitversetzt wieder mit dem Allradantrieb 4MOTION geben – in Kombination mit dem 2,0-Liter-TSI, der künftig ebenfalls als Mild-Hybrid (mHEV) angeboten wird.

Wichtige Millimeter mehr

Das ideale Verhältnis der kompakten Außenmaße zum souverän-fünfsitzigen und damit voll familientauglichen Innenraum ist einer der Gründe, weshalb sich die erste Generation des T-Roc mehr als zwei Millionen Mal verkaufte. Dieses Verhältnis ist mit dem neuen T-Roc noch besser geworden. Die zweite Generation wurde mit 4.373 mm

exakt 122 mm länger als der Vorgänger; der Radstand zwischen den nun bis zu 20 Zoll großen Leichtmetallrädern (zuvor bis zu 19 Zoll) wuchs auf 2.631 mm (+28 mm). Dieses Plus kommt dem Platzangebot im T-Roc zugute.

Design-Statement

Die gestreckten Proportionen wirken sich ebenfalls positiv auf das noch dynamischere Design aus. Fakt ist, dass bereits den Vorgänger ein ganz eigener Design-Stil kennzeichnet. Zu diesen Stilmerkmalen gehört ein markanter Silberstreifen, der sich von der A- bis zur D-Säule spannt. Aufgrund seiner Form wird er von den Designern „Hockeyschläger“ genannt. Ebenfalls typisch: die über dem hinteren Radlauf muskulös und kraftvoll herausgezogene Schulterpartie. Diese 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. Zur Weiterentwicklung eines Designs gehört aber auch der Mut, die DNA eines Bestsellers mit komplett neuen Elementen zu kombinieren und damit in die nächste Epoche zu transferieren. Genau das ist bei der Frontpartie des neuen



T-Roc der Fall: Das „Gesicht“ zeigt jetzt eine stilistische Nähe zu anderen aktuellen Volkswagen Modellen wie dem Tayron und ID.7. Doch beim T-Roc ist daraus ein eigenständiges „Produktgesicht“ und somit ein neues Original entstanden. Eine wesentliche Rolle bei der Neuinterpretation des T-Roc spielt zudem das Lichtdesign. Vorn kommen völlig neue LED-Scheinwerfer zum Einsatz. In der höchsten Ausbaustufe sind innovative „IQ.LIGHT – LED-Matrix-Scheinwerfer“ an Bord, die – wie die in den höheren Ausstattungen serienmäßigen LED-Plus-Scheinwerfer – durch eine schmale LED-Querspange und das illuminierte VW-Logo verbunden werden. Komplett neu designt wurde auch das Heck mit seiner durchgängigen LED-Querspange, die in den höheren Ausstattungslinien ebenfalls in der Mitte beleuchtet ist und dann über ein rot illuminiertes VW-Logo verfügt.

Interieur schlägt Brücke in nächsthöhere Klasse

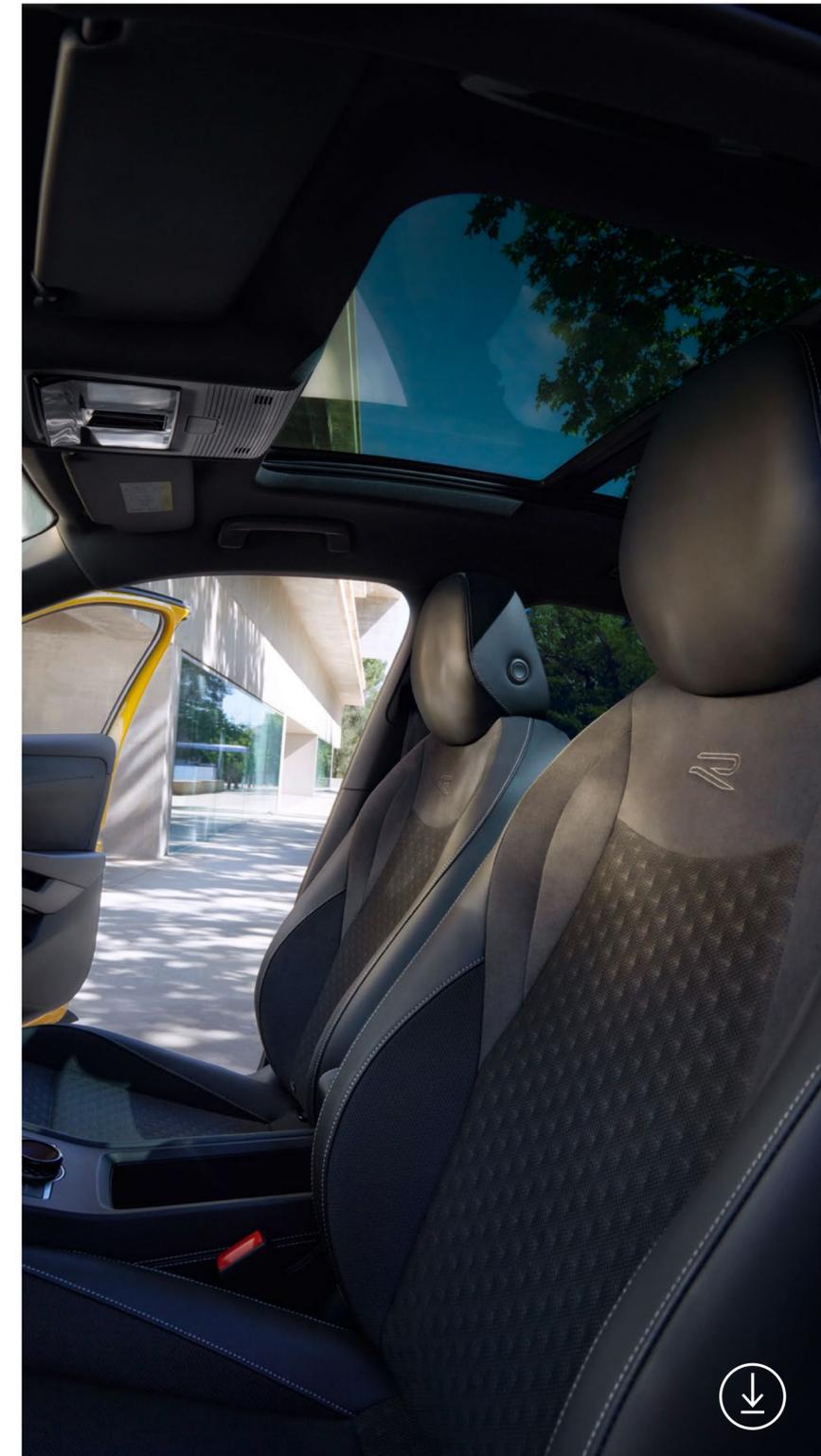
Der neue T-Roc macht auch mit seinem Interieur einen großen Sprung nach vorn und setzt dabei mit der Materialgüte, dem progressiv-cleanen Design und innovativen Technologien die üblichen Klassengrenzen außer Kraft. Ein optisches und haptisches

Merkmal dieses Qualitätssprungs ist die mit einer neu entwickelten Stoffstruktur bezogene Oberfläche des Armaturenrägers. Der Stoff sorgt für eine loungeartige Atmosphäre und macht die hohe Wertigkeit des T-Roc sichtbar. Parallel dazu entsteht durch das stilvoll-clean Interior-Design ein besonders klares und wohnliches Ambiente. Mehr noch: Der bewusste Verzicht auf klassische Dekorelemente führt zu einem aufgeräumten Interieur, das die Wertigkeit der Details in den Vordergrund rückt – etwa ein Ambientelicht, das erstmals in einem VW durch perforierte Kunstlederflächen den Innenraum illuminiert. Im Fokus der T-Roc Entwicklung stand zudem die ergonomische Bedienung. Neu konzipiert wurden deshalb zum Beispiel die Türöffner: Vorn in die Armauflagen der Türen integriert, greifen Fahrer und Passagiere automatisch den ästhetischen silbern-schwarzen Griff und ziehen ihn intuitiv zum Öffnen nach oben – „Form follows function“ in Reinkultur. Zahlreiche Details übernimmt der neue T-Roc zudem vom größeren Tiguan und Tayron – etwa die neuste Evolutionsstufe des Fahrerlebnisschalters zur Steuerung der Fahrprofile und Lautstärkereglung. Ein Novum in dieser Klasse ist zudem das optionale Windshield-Head-up-Display¹ des T-Roc. Für nutzerorientierte Technologien stehen

Features wie das neue „Digital Cockpit Pro“ im großen Rechteckformat. Neben den üblichen „Views“ bietet es erstmals eine komplett reduzierte Darstellung, da nicht immer das volle Spektrum der Informationen benötigt wird.

Fünfsitziger Allrounder

Wer vorne als Fahrer oder Beifahrer im T-Roc Platz nimmt und seinen Blick über die edle Cockpitlandschaft und die hohe Motorhaube schweifen lässt, wähnt sich nicht unbedingt in einem SUV der kompakteren Klasse. 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 Metern sitzen, finden im Fond Gäste mit ähnlicher Statur bequem Platz. Hier wirkt sich das Plus von insgesamt 122 mm aus, die der neue T-Roc in der Länge gewachsen ist. Darüber hinaus wird in der Topversion „Style“ erstmals im T-Roc ein elektrisch einstellbarer 14-Wege-ergo-Active-Sitz mit einer Massagefunktion verfügbar sein. Volkswagen transferiert damit ein Feature aus der Mittel- und Oberklasse in das T-Roc Segment. Fakt ist: Der Sitzkomfort des neuen T-Roc spielt in einer eigenen Liga. Darüber hinaus ist dafür ge-



sorgt, dass auch das Gepäck von fünf Reisenden ausreichenden Raum bekommt: Dank der größeren Länge erhöhte sich das Kofferraumvolumen bei Beladung bis zur Höhe der Rücksitzlehnen um 30 auf fortan 475 Liter.

Technologietransfer durch MQB evo

Volkswagen demokratisiert seit Jahrzehnten den Fortschritt und damit auch die Sicherheit und den Komfort seiner Fahrzeuge. Der neue T-Roc ist dabei ein weiteres Beispiel für einen Weg, der Skaleneffekte und Synergien zwischen einzelnen Baureihen nutzt, um technische Innovationen in allen Segmenten anbieten zu können. Hintergrund: Die zweite Generation des SUV-Bestsellers basiert auf dem MQB evo – der neuesten Evolutionsstufe des Modularen Querbaukastens. Ein Technologiebaukasten, dessen Systeme ebenso im großen Tayron oder im Mittelklasse-Bestseller Passat eingesetzt werden. Als neuste MQB-evo-Baureihe profitiert der T-Roc nun von allen Hard- und Software-Entwicklungen dieses Baukastens. Dazu gehört eine neue Entwicklungsstufe des „Travel Assist“¹, der nun nicht nur den automatischen Spurwechsel unterstützt, sondern noch vorausschauender auf bevorstehende Tempolimits oder

Aufhebungen von Tempobegrenzungen reagiert³. Zudem hat der neue T-Roc erstmals Systeme wie den „Park Assist Pro“¹ an Bord, der via Memory-Funktion das trainierte und damit vollautomatische Parken über Distanzen von bis zu 50 Metern sowie das Ein- und Ausparken via Smartphone ermöglicht³. Ebenfalls neu an Bord ist der Ausstiegswarner, der die Insassen vor dem Öffnen der Türen warnen kann², wenn sich Autos oder Fahrräder von hinten nähern.

„Trend“, „Life“, „Style“ und „R-Line“

Übersichtlich und kundenorientiert aufgebaut wurde die Ausstattungsmatrix des T-Roc. Um die Konfiguration so einfach wie möglich zu gestalten, hat Volkswagen dabei serienmäßige respektive optionale Einzel-Features und Pakete so an die insgesamt vier Ausstattungsversionen gekoppelt, wie sie von den Kunden bevorzugt kombiniert werden. Das Programm besteht aus der Grundversion „Trend“ (Fokus Budget & Funktionalität), der Ausbaustufe „Life“ (Fokus Funktionalität & Komfort) sowie den zwei Topversionen „Style“ (Fokus Design & Technologien) und „R-Line“ (Fokus Sportlichkeit). Ab der Ausstattungsversion „Life“ sind – typisch T-Roc – alle Modelle mit einer Bi-Color-Lackierung¹ erhältlich.



Zum Spektrum der exklusiven Sonderausstattungen für den T-Roc Style und T-Roc R-Line werden Details wie die adaptive Fahrwerksregelung DCC, ein Soundsystem von harman/kardon und ein „Black Style“-Paket mit schwarzen Exterieur-Details inklusive schwarzer Leichtmetallräder geben. Alle Versionen des T-Roc können indes mit einer Anhängervorrichtung bestellt werden, deren Stützlast auch für den Transport schwerer E-Bikes ausgelegt ist. Der neue T-Roc ist in sechs Farben konfigurierbar: „Pure White Uni“, „Wolf Grey Metallic“ sowie in den neuen Lacktönen „Canary Yellow Uni“, „Flame Red Metallic“, „Celestial Blue Metallic“ und „Grenadillschwarz Metallic“. Für das Dach steht zudem die Bi-Color-Farbe „Black Solid Uni“ zur Verfügung.

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.



Im Detail: Design und Dimensionen



Good to know

Neuer T-Roc schlägt mit seiner expressiven Frontpartie die Brücke zum großen Tayron

Neues Design als Spiegelbild großer Souveränität

Zweiter T-Roc kombiniert ikonische DNA 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

Perfekt ausgeleuchtet

Illuminierte VW-Logos, neue „IQ.LIGHT – Matrix-Scheinwerfer“ mit Hochleistungszusatzfernlicht und Rückleuchten in 3D-Optik



Aerodynamische Effizienz

Der Luftwiderstandsbeiwert von $c_w =$ ab 0,29 entspricht gegenüber dem Vorgänger einer Verbesserung von 10 Prozent



Die Dimensionen des T-Roc

Souveräne Größe

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 2.631 mm (+28 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 (+9 mm). Zur Einordnung innerhalb der Marke: Der aktuelle T-Cross ist bis zu 4.135 mm lang (-238 mm), der 2024 in einer neuen Generation vorgestellte Tiguan spannt sich über eine Länge von 4.539 mm (+166 mm). Darüber hinaus wurde der neue T-Roc deutlich aerodynamischer: Der aktuelle Luftwiderstandsbeiwert von $c_w = ab\ 0,29$ entspricht gegenüber dem Vorgänger einer Verbesserung von 10 Prozent.



Das Design der Karosserie

Komplett neu und doch eindeutig 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 D-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.

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 eine stilistische Nähe zu anderer Volkswagen der Neuzeit – etwa dem Tayron und ID.7. Zusätzlich ist beim neuen T-Roc ein „Produktgesicht“ mit größter Eigenständigkeit entstanden. 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.

Prägnantes Lichtdesign

Durch die dynamische Grafik der LED-Scheinwerfer – insbesondere in Verbindung mit den optionalen „LED-Plus-Scheinwer-



fern“ und den noch leistungsfähigeren „IQ. LIGHT – LED-Matrix-Scheinwerfern“ sowie der in diesen Fällen durchlaufenden LED-Leiste – entsteht ein sehr fokussierter und souveräner Blick des T-Roc. In diese Grafik integriert ist das fortan beleuchtete VW-Logo¹. 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 Luftleitelemente 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 Vorgängermodell im Stoßfänger angeordneten Tagfahrlichtelemente gibt es nicht mehr; ihre Funktion übernehmen die besser geschützten LED-Elemente im oberen Bereich der Frontpartie.





Dynamische Silhouette

Im Vergleich zum Vorgängermodell wirkt der neue T-Roc größer, sportlicher, souveräner und durch seine Wertigkeit auch erwachsener. Das wird besonders bei einem Blick auf die Silhouette deutlich. Im oberen Bereich haben die Designer den silbernen „Hockeyschläger“ (Dachrahmenleiste) und die D-Säule des Vorgängers dynamisch weiterentwickelt, indem sie die Dachlinie im Heck optisch noch coupéähnlicher ausklingen lassen. Beides lässt den T-Roc größer und sportlicher wirken. Die ikonische Dachrahmenleiste trennt zudem das optional in einer Kontrastfarbe lackierte Dach von der Karosierfarbe und senkt den visuellen Schwerpunkt des T-Roc. Das Verhältnis von flachem Greenhouse (Dach und Fensterflächen) zu den lackierten Karosserieflächen lässt den



neuen T-Roc eher wie ein dynamisches CUV (Crossover Utility Vehicle) statt wie ein klassisches SUV (Sport Utility Vehicle) wirken. Die ergonomisch griffigen Türöffner sind nun höher angeordnet. Besonders markant und Teil der T-Roc-DNA ist die zweigeteilte Charakterlinie. Sie entwickelt sich vorne 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 künftig von bis zu 20 Zoll¹ 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 waagrecht 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 kraftvoll herausgearbeiteten T-Roc Muskeln über den Radläufen und die stark modellierten T-Roc Seitenschweller der neuen Generation diesem SUV einen maskulineren und athletischeren Auftritt verleihen.

Coupéartige Heckpartie

Die ebenfalls komplett neu designte Heckpartie des T-Roc wirkt nun noch eigenständiger. Durch die stärker im Coupéstil ausgeführte Heckklappe samt weit nach hinten gezogenem Dachkantenspoiler erscheint das Fahrzeug deutlich dynamischer. 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 die Breite des neuen T-Roc zu betonen und den Wagen optisch satt auf der Straße stehen zu lassen. Während der Vorgänger noch geteilte Rückleuchten hatte, kommt bei der zweiten Generation der Baureihe nun eine glasüberbaute Querspange zum Einsatz, die ab der mittleren Ausbaustufe beleuchtet ist. Mittig dazwischen ist in diesem Fall das rot illuminierte hintere VW-Logo integriert. Darunter folgen der skulptural gestaltete Kennzeichenbereich und ein Diffusor, der dem SUV ein weiteres Plus an Stabilität und Sportlichkeit verleiht. Oberhalb der Lichtleisten wird der gesamte Heckbereich durch die umlaufende und seitlich in die Charakterlinie bzw. Schulterpartie übergehende aerodynamische Abrisskante verbunden – ein Designmerkmal, das die VW-typische Solidität unterstreicht.



Das Design der Karosserie



Die LED-Scheinwerfer im Detail

Der T-Roc ist in der Grundversion „Trend“ und in der Ausstattung „Life“ serienmäßig mit neuen LED-Hauptscheinwerfern inklusive Tagfahrlicht ausgestattet. Ab der Ausstattung „Life“ verfügen die Außenspiegel zudem über eine Lichtprojektion als Umfeldbeleuchtung. Die Topausstattungen „Style“ und „R-Line“ haben automatisch die nochmals leistungsfähigeren „LED-Plus-Scheinwerfer“ mit dynamischem Kurvenlicht sowie der schmalen LED-Querspange samt weiß illuminiertem VW-Frontlogo an Bord. In diesem Fall sind ebenfalls serienmäßig enthalten: die automatische Fahrlichtschaltung, das Abbiege- und Allwetterlicht sowie der Fernlichtassistent „Light Assist“, der das Fernlicht automatisch aktiviert und deaktiviert. Eine neue Entwicklungsstufe stellen ebenfalls die „IQ.LIGHT – LED-Matrix-Scheinwerfer“¹ dar. Auch hier sind die schmale LED-Querspange und das illuminierte VW-Logo integriert. Die „IQ.LIGHT – LED-Matrixscheinwerfer“ verfügen über ein neues Hochleistungs-LED-Zusatzfernlicht. Zur erweiterten Ausstattung gegenüber „LED-Plus“ gehört zudem die dynamische Fernlichtsteuerung „Dynamic Light Assist“ mit Ausblendung vorausfahrender Verkehrsteilnehmer und des Gegenverkehrs.

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 zum Einsatz. In diesem Fall ist die glasüberbaute Querspange zwischen den Rückleuchten ebenfalls beleuchtet und das hintere VW-Logo rot illuminiert. Die Rückleuchten beinhalten zudem eine „Coming Home“- und eine „Leaving Home“-Lichtanimation. Durch die neuen Lichtsysteme erhält der neue T-Roc eine unverwechselbare Tag- und Nachtlightsignatur.



Die Aerodynamik der Karosserie



10 Prozent besserer c_w -Wert

Die Aerodynamik des T-Roc als entscheidender Faktor der Effizienz wurde in aufwendigen virtuellen Strömungssimulationen und real im Windkanal optimiert. Mit einem c_w -Wert (Luftwiderstandsbeiwert) von 0,29 ist er 10 Prozent besser als sein Vorgänger. Die Stirnfläche des neuen T-Roc (A) ist 2,40 m² groß – auch dies ist ein Indikator für die feingeschliffene Aerodynamik. Diese Werte wurden durch zahlreiche Einzelmaßnahmen erreicht: Im vorderen Bereich kennzeichnen den T-Roc sogenannte Air Blades, Radlaufspoiler und Verdrängungskörper zur optimierten Umströmung des Stoßfängers und der Vorderräder. Im Heckbereich sind es das langgezogene coupéförmige Dach samt Dachkantenspoiler und die 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, den Unterboden des T-Roc und die Außenspiegel, die vom Volkswagen Aerodynamik-Flaggschiff ID.7 stammen. Spezielle Wasserfangleisten im Bereich der ebenfalls strömungsgünstigen A-Säulen optimieren indes die Akustik bei schneller Fahrt.



Im Detail: Interieur und Bedienung



Good to know

Neuer T-Roc bietet gleiche hohe Wertigkeit wie die größeren Volkswagen SUV Tiguan und Tayron



Spürbarer Fortschritt

Neuer T-Roc setzt mit hoher Wertigkeit, cleanem Design und innovativen Technologien die üblichen Klassengrenzen außer Kraft

Greifbare Qualität

Stoffkaschierte Instrumententafel, weiche Kunststoffe und illuminierte Kunstleder-Applikationen heben Qualität auf ein neues Level

Voll familientauglich

Das Plus an Länge sorgt für spürbar mehr Platz im Fond des Fünfsitzers und für einen deutlich größeren Kofferraum

Top down

Head-up-Display¹, Fahrerlebnisschalter, „Digital Cockpit Pro“, und Infotainment mit „ChatGPT“ wurden vom Tiguan und Tayron adaptiert



Ein Qualitäts- und Technologiesprung

Klassenübergreifende Qualität

Der neue T-Roc macht auch mit seinem Interieur einen großen Sprung nach vorn und setzt dabei mit der Materialgüte, dem progressiv-cleanen Design und innovativen Technologien die üblichen Klassengrenzen außer Kraft. Ein optisches und haptisches Merkmal dieses Qualitätssprungs ist die mit einer neu entwickelten Stoffstruktur bezogene Oberfläche des Armaturenrägers. Der Stoff sorgt für eine angenehme, loungeartige Atmosphäre und macht die hohe Wertigkeit des T-Roc sichtbar. Parallel dazu entsteht durch das stilvoll-cleane Interieurdesign ein besonders klares und wohnliches Ambiente. Mehr noch: Der bewusste Verzicht auf klassische Dekorelemente lässt ein aufgeräumtes Interieur entstehen, das die Wertigkeit der Details in den Vordergrund rückt. Ein Beispiel hierfür ist das Ambientelicht, das erstmals in einem VW durch perforierte Kunstlederflächen den Innenraum illuminiert. Im Fo-

kus der T-Roc Entwicklung stand zudem eine optimale ergonomische Bedienung. So wurden beispielsweise die Türöffner neu konzipiert: In die Armauflagen der Türen integriert, greifen Fahrer und Passagiere automatisch den ästhetischen silbern-schwarzen Griff und ziehen ihn zum Öffnen intuitiv nach oben – „Form follows function“ in Reinkultur. Zahlreiche Details übernimmt der neue T-Roc zudem vom größeren Tiguan und Tayron, darunter die neueste Evolutionsstufe des Fahrerlebnisschalters zur Steuerung der Fahrprofile und der Lautstärke. Ein Novum in dieser Klasse ist zudem das optionale Windshield-Head-up-Display des T-Roc. Zu den nutzerorientierten Technologien zählt das neue „Digital Cockpit“ im großen Rechteckformat, das neben den üblichen „Views“ erstmals eine komplett reduzierte Darstellung bietet, weil nicht immer das gesamte Spektrum der Informationen benötigt wird. Die Interieur-Architektur und die Cockpit-Technologien des T-Roc im Detail:



Das Platzangebot



Mehr Raum, mehr Komfort

Wer als Fahrer oder Beifahrer vorne im T-Roc Platz nimmt und seine Blick über die edle Cockpitlandschaft und die hohe Motorhaube schweifen lässt, wähnt sich nicht unbedingt in einem SUV der kompakteren Klasse. Dieser Eindruck wird durch das langstrecken- und familientaugliche Platzangebot der zweiten T-Roc-Generation verstärkt. Selbst wenn vorne Personen mit einer Größe von über 1,85 Metern sitzen, finden im Fond Gäste mit ähnlicher Statur bequem Platz. Hier wirkt sich das Plus von insgesamt 122 mm aus, um die der neue T-Roc in der Länge gewachsen ist. In der Topversion „Style“ wird darüber hinaus erstmals im T-Roc ein elektrisch einstellbarer 14-Wege-ergoActive-Sitz mit Massagefunktion verfügbar sein. Volkswagen transferiert damit ein Feature aus der Mittel- und Oberklasse in das T-Roc Segment. Fakt ist: Der Sitzkomfort des neuen T-Roc spielt in einer eigenen Komfortliga. Darüber hinaus ist dafür gesorgt, dass auch das Gepäck von fünf Reisenden ausreichend Raum findet: Dank der größeren Länge erhöhte sich das Kofferraumvolumen bei Beladung bis zur Höhe der 1/3 zu 2/3 klappbaren Rücksitzlehnen um 30 auf nunmehr 475 Liter.



Die Cockpitlandschaft



tal Cockpit“) 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 „Digital Cockpit“, Infotainmentdisplay und Head-up-Display auf dem Niveau des Tiguan und Tayron zur Verfügung. Ein ebenfalls aus den beiden größeren SUVs adaptiertes Feature im T-Roc ist der weiterentwickelte Fahrerlebnisschalter. 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.

Neue Stoffstruktur als Oberfläche

Die neue Cockpitlandschaft des T-Roc ist glasklar gegliedert. Das Design und die Architektur der Instrumententafel zeigen dabei eine konsequent geradlinige und horizontale Ausrichtung. Ein Beispiel für die hohe Wertigkeit des T-Roc Interieurs ist der obere Bereich der Instrumententafel. Er ist in einer neuen, weich gepolsterten und hochwertigen Stoffstruktur ausgeführt, die Blendungen in der Windschutzscheibe zuverlässig

reduziert. Zur Markteinführung wird es den unteren Teil, der sich wie ein Band in die Türen zieht, in verschiedenen Materialien und Farbtönen geben. Die obere, stoffbezogene Ebene ist mit einer umlaufenden Spange in einem eleganten Metallic-Lack eingefasst, der die Geometrie unterstützt.

Neue Hard- und Software

Auf einer Sichte Ebene erstrecken sich vor dem Fahrer die digitalen Instrumente („Digi-



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 ins kleinste Detail: Die Kühlkanäle der gummierten rutschfesten Schale sind optisch wie die Bahnen eines Miniatur-Schwimmbades aufgebaut. In diese sind als sogenannte Easter Eggs von oben zu sehende Schwimmer eingearbeitet. Diese Liebe zum Detail setzt sich in den Ablagen und Cupholdern der Mittelkonsole fort. Dort sind als kleine Symbole integriert: Kaffeebecher, Brezeln, Eistüten oder Schlüssel.



Neues „Digital Cockpit Pro“

Im Vergleich zum „Digital Cockpit“ des Vorgängermodells sind die neuen digitalen Instrumente der zweiten T-Roc Generation aufgrund des voll genutzten Rechteckformats mit einer Diagonalen von 25,4 cm (10 Zoll) deutlich größer. Über die „View“- und „OK“-Tasten in der rechten Spange des serienmäßigen Multifunktionslenkrads kann der Fahrer zwischen zwei unterschiedlichen Grundkonfigurationen (Info-Profile) wählen: „Classic“ mit Rundinstrumenten und „Progressive“ mit Anzeigekacheln. Die Fläche zwischen den Rundinstrumenten oder Kacheln ist frei belegbar, beispielsweise mit der Routenführung des Navigationssystems oder den Anzeigen der Assistenzsysteme. Auch die Innenbereiche der Rundinstrumente und Kacheln können mit verschiedenen Informationen belegt werden. Neu ist auch ein Anzeigemodus, bei dem alle Informationen – bis auf die zum Fahren notwendigen Daten wie etwa die aktuelle Geschwindigkeit und die Hinweise der Assistenzsysteme – ausgeblendet werden. Dadurch kann sich der Fahrer, zum Beispiel bei langen Nachtfahrten, noch besser auf die Straße konzentrieren. Um diesen Modus zu aktivieren reicht es, die Taste „View“ etwas länger zu drücken. Umgekehrt aktiviert die Long-Press-Funktion die Anzeigen wieder.



Neue Infotainmentsysteme

Die Infotainmentsysteme des neuen T-Roc sind keine Weiterentwicklungen des Vorgängers, sondern komplett neu entwickelte Module mit neuer Hard- und Software. Sie basieren auf dem Modularen Infotainmentbaukasten der vierten Generation (MIB4). Es werden zwei verschiedene 16 : 9-Display-Formate angeboten: Der Touchscreen der Grundversion (ohne Navigationsfunktion) misst in der Diagonalen 26,4 cm (10,4 Zoll). Die Topversion bietet eine Display-Diagonale von 32,8 cm (12,9 Zoll). Hier kann die Navigationsfunktion optional direkt bei der Fahrzeugkonfiguration bestellt oder nachträglich freigeschaltet werden. Als Sonderausstattung steht zudem der Online-Sprachassistent IDA zur Verfügung. Über 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“¹ (eine künstliche Intelligenz, KI) zu. Das Einsatzspektrum von „ChatGPT“ ist nahezu unendlich groß und reicht von Tipps zu Restaurants oder Sehenswürdigkeiten entlang der Route bis hin zu passenden Musikvorschlägen, zu Wirtschaftstrends oder etwa dem Erzählen von Märchen für die Kinder an Bord.



Neues Windshield-Head-up-Display

Bislang war im T-Roc kein Head-up-Display verfügbar. Dieses Feature war im gesamten Segment der kompakten SUV kaum zu finden. Mit dem neuen T-Roc ändert sich dies. Das optionale Windshield-Head-up-Display von Volkswagen projiziert die wichtigsten Informationen für den Fahrer via Windschutzscheibe in den Raum vor dem T-Roc. Die virtuelle Projektionsdistanz beträgt aus Sicht des Fahrer 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 die ihre Projektionsfläche auf dem Instrumententräger haben.

Die Menüstruktur der Infotainmentsysteme

„Top Bar“, Home-Screen, „Bottom Bar“

Die Touch-Oberfläche der Infotainmentsysteme wurde in drei Ebenen gegliedert, um die Bedienung so einfach und selbster-

klärend wie möglich zu gestalten: 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 abrufen, 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 auch 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 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. Wird einer der Menüpunkte der „Top Bar“ oder der „Bottom Bar“ aktiviert, wird auch diese App im Home-Screen angezeigt.

„Bottom Bar“

Über die „Bottom Bar“ hat der Fahrer Zugriff auf die Klima- und Sitzfunktionen sowie auf den Home-Button. Über diesen gelangt er jederzeit wieder zum Home-Screen. Diese Funktionen sind somit stets direkt verfügbar.



Neuer Fahrerlebnisschalter

Ein zentrales Bedienelement des neuen T-Roc ist die zweite Generation des deutlich weiterentwickelten Fahrerlebnisschalters. Über ihn lassen sich die Audiolautstärke, die Fahrprofile und die vorkonfigurierten „Atmospheres“ steuern. Durch Drücken des Displays wechselt der Fahrer zwischen der Lautstärke-, Fahrprofil- und „Atmospheres“-Steuerung. Per Touch bzw. 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 ist der Blick auf die „Atmospheres“, die erstmals im T-Roc an Bord sind. Hier verschmelzen die Einstellungen der je nach Ausstattung 10- oder 30-farbigen Ambientebeleuchtung und des Audiosystems (optional harman/kardon-Soundsystem) zu verschiedensten Licht- und Klangteppichen. Dabei lassen sich auch auf die jeweiligen „Atmospheres“ abgestimmte Playlists des Streamingdienstes „Spotify“ mit einbeziehen. Es stehen die Modi „Lounge“, „Energetic“, „Joy“, „Minimal“ und „Me“ zur Verfügung. „Lounge“ ruft beispielsweise ge-

dämpfte Farben, leise Töne und zum Beispiel klassische Musik ab. „Energetic“ ist das Gegenbeispiel: Die Farben sind bunter, die Töne lauter und die Playlist rockiger. Je nach gewähltem Modus wechselt auch die Screen-Beleuchtung des Fahrerlebnisschalters.

Neue Lenkstockhebel

Analog zu den neusten ID. Modellen sowie dem Golf, 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.



Im Detail: Antriebssysteme



Good to know

In Europa durchgängig elektrifiziert: Hybrid ist beim T-Roc der neue Standard



T-Roc R-Line serienmäßig mit 110 kW

Sportliche Topausstattung startet mit 110 kW¹ starker Version des 48V-Mild-Hybrid-Antriebs (eTSI) plus 7-Gang-DSG

Innovative eTSI

1.5 TSI evo2 mit Zylinderabschaltung, VTG-Lader, Miller-Brennverfahren und 48V-Riemen-Startergenerator sind sparsam und kraftvoll

48V-Mild-Hybrid serienmäßig

T-Roc bekommt serienmäßig effizienten Mild-Hybrid-Turbobenziner (eTSI) mit 85 kW (116 PS)¹ und 7-Gang-DSG

Hybrid-, Front- und Allradantrieb

Neuer T-Roc startet in Europa mit Mild-Hybrid und Frontantrieb, weitere Hybrid-Versionen und Allradantrieb folgen



Elektrifizierte Antriebe

Grundversion mit 48V-Mild-Hybrid

Volkswagen wird den neuen T-Roc in Europa durchgängig mit innovativen Hybrid-Turbobenzinern und automatischen Getrieben anbieten. Den Start markieren zwei Mild-Hybrid-Antriebe (eTSI) mit 85 kW (116 PS)¹ und 110 kW (150)². Diese zwei elektrifizierten Volumenmotorisierungen sind an ein 7-Gang-Doppelkupplungsgetriebe (DSG) gekoppelt. Es folgen zwei gänzlich neu entwickelte Hybrid-Antriebe. Beide Mild-Hybrid- und Hybrid-Versionen verfügen über Frontantrieb. Wie schon beim Vorgängermodell wird es auch den neuen T-Roc zeitversetzt wieder mit dem Allradantrieb 4MOTION geben – in Kombination mit dem 2,0-Liter-TSI, der künftig ebenfalls als Mild-Hybrid (mHEV) angeboten wird. Die zwei Antriebsversionen zur Markteinführung der neuen T-Roc Generation im Detail:



MILD-HYBRID			
Motorsystem	Leistung in kW/PS	Getriebe	Antriebsart
Mild-Hybrid			
1.5 eTSI ¹	85 / 116	7-Gang-DSG	Front
1.5 eTSI ²	110 / 150	7-Gang-DSG	Front

¹T-Roc 1.5 eTSI (85 kW/115 PS) — Energieverbrauch: kombiniert 6,0–5,5 l/100 km; CO₂-Emissionen: kombiniert 137–124 g/km, CO₂-Klasse: E-D.

²T-Roc 1.5 eTSI (110 kW/150 PS) — Energieverbrauch: kombiniert 6,0–5,5 l/100 km; CO₂-Emissionen: kombiniert 137–125 g/km, CO₂-Klasse: E-D.



Turbobenziner plus 48V-System

Die zwei eTSI des T-Roc entwickeln 85 kW (116 PS) und 110 kW (150 PS). Beide 1,5-Liter-Vierzylinder sind als Mild-Hybrid-Antriebe mit einem 48V-Riemenstartergenerator ausgelegt. Die 220 und 250 Nm (Drehmomentmaximum) starken Turbobenziner sind konstruktiv an eine 48V-Lithium-Ionen-Batterie und einen 48V-Riemen-Startergenerator gekoppelt. Das 48V-System stellt temporär zusätzliche 14 kW Leistung und 56 Nm Drehmoment bereit. Mit elektrischer Energie versorgt wird das System via Rekuperation. Die elektrische Zusatzleistung ermöglicht einerseits aus dem Stand heraus eine beeindruckende Anfahr-Performance des T-Roc. Gleichzeitig ermöglicht die Technologie das komplette Ausschalten des 1.5 TSI evo2 und damit das sogenannte Segeln des SUV.

Der eTSI im Detail

Der 1.5 TSI evo2 der Volkswagen Motorenbaureihe EA211 ist ein Hightech-Antrieb mit VTG-Turbolader (variable Turbinengeometrie), TSI-evo-Brennverfahren und der automatischen Zylinderabschaltung ACTplus. Die Kombination dieser drei konstruktiven Parameter ist ein technisches

Alleinstellungsmerkmal im Bereich der Großserien-Ottomotoren. Ebenfalls ein Novum ist die Kopplung dieser Technologiekombination an einen 48V-Riemen-Startergenerator.

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 Hochdruckeinspritzung mit bis zu 350 bar Druck, plasmabeschichtete Zylinderlaufbahnen für eine geringere innere Reibung und Kolben mit eingegossenen Kühlkanälen zur Optimierung der Verbrennung.





Zylinderabschaltung ACTplus

Neben technische Features wie dem TSI-evo-Brennverfahren und dem VTG-Lader ist der 1.5 TSI evo2 des T Roc eTSI zusätzlich mit der Zylinderabschaltung ACTplus ausgestattet. Je nach Betriebssituation werden via ACTplus 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 der Wirkungsgrad, während die passiven Zylinder nahezu verlustfrei mitlaufen. Beim erneuten Gasgeben werden sie sofort wieder aktiv. Das Umschalten zwischen dem Antrieb mit zwei und vier Zylindern erfolgt für den Fahrer nahezu unmerklich.

48V-System mit Riemen-Startergenerator

Das 48V-System wurde konzipiert, um Kraftstoff zu sparen. Je nach Fahrweise und Um-

gebungsbedingungen kann die Einsparung, durch das Segeln und eine Lastpunktverschiebung des Motors, rund einen halben Liter auf 100 km betragen. Die 48V-Technologie ermöglicht mit kleineren Leitungsquerschnitten als bei Hochvoltssystemen 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 beziehungsweise Verzögern zur

Rekuperation einer deutlich größeren Energiemenge. Die in der 48V-Lithium-Ionen-Batterie gespeicherten Energie dient zur Versorgung des 48V-Riemen-Startergenerator und des 12V-Bordnetzes über einen DC/DC-Wandler. Der wassergekühlte Riemen-Startergenerator übernimmt die Funktion der Lichtmaschine und des Anlassers. Gleichzeitig fungiert er als kompakter Elektromotor, der beim Anfahren verzögerungsfrei 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 Kraftübertragung an die angetriebene Vorderachse erfolgt über ein 7-Gang-DSG.



Im Detail: Assistenzsysteme



Good to know

T-Roc wechselt automatisch die Autobahnspur und parkt bis zu 50 Meter autark ein



„Travel Assist“¹ weiterentwickelt

Neue Version des optionalen Systems ermöglicht assistierten Autobahnspurwechsel und regelt noch harmonischer

Parken per Smartphone

Mit der Remote-Funktion¹ kann der neue T-Roc optional einfach per Smartphone von außen ein- und ausgeparkt werden

ACC einfach freischalten

Die automatische Distanzregelung ACC¹ kann in der Grundversion des T-Roc optional nachträglich freigeschaltet werden

Vollautomatisch Ein- und Ausparken

Per optionaler Memory-Funktion¹ lernt der T-Roc den Weg zum Parkplatz auswendig und parkt fortan selbstständig

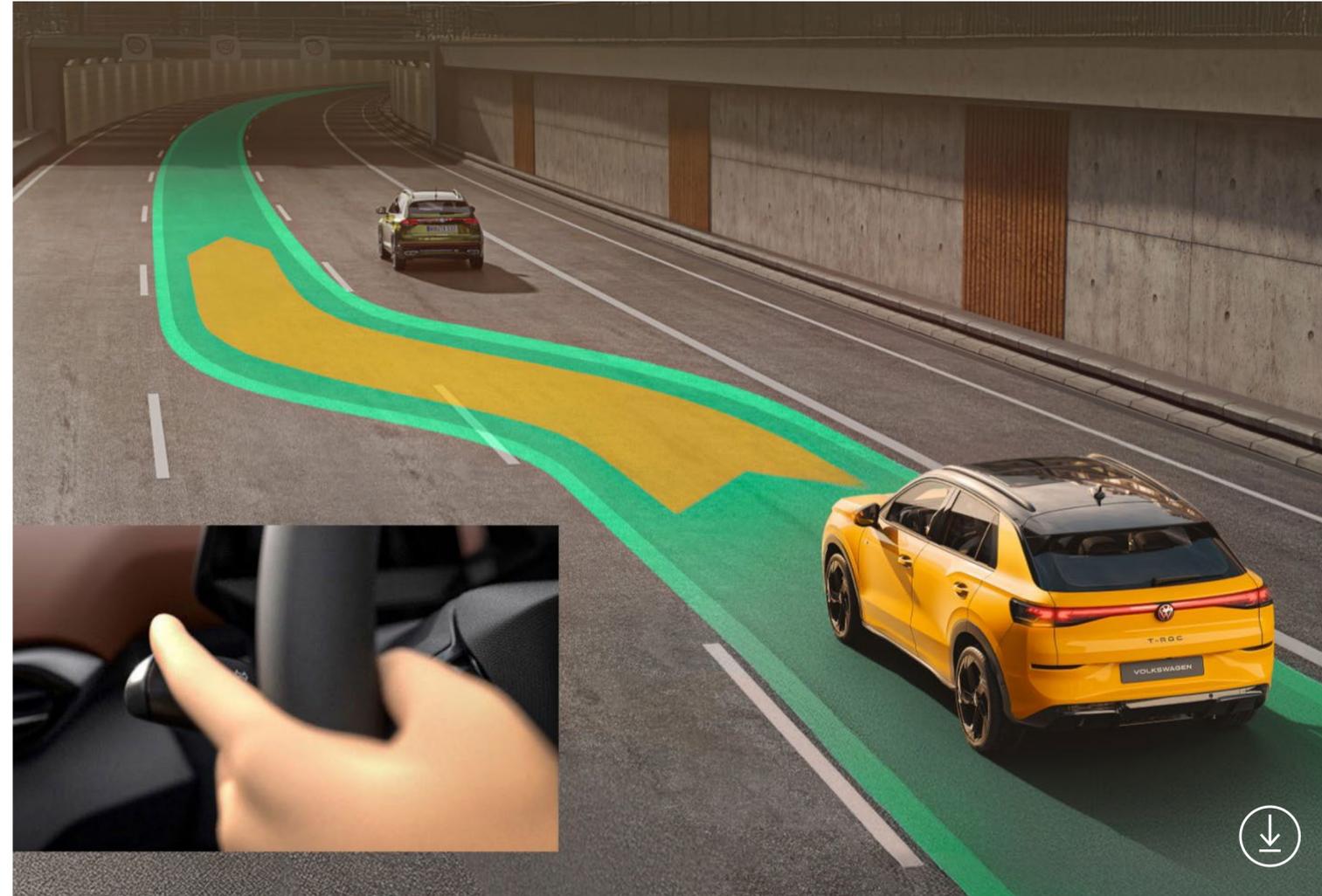
¹ Optionale Ausstattung



Mehr Sicherheit und Komfort

Innovationen top down

Volkswagen demokratisiert seit Jahrzehnten den Fortschritt und damit auch die Sicherheit und den Komfort seiner Fahrzeuge. Der neue T-Roc ist dabei ein weiteres Beispiel dafür, wie Skaleneffekte und Synergien zwischen einzelnen Baureihen genutzt werden, um technische Innovationen in allen Segmenten anbieten zu können. Hintergrund: Die zweite Generation des SUV-Bestsellers basiert auf dem MQB evo – der neuesten Evolutionsstufe des Modularen Querbaukastens. Ein Technologiebaukasten, dessen Systeme auch im großen Tayron oder im Mittelklasse-Bestseller Passat zum Einsatz kommen. Als neueste MQB-evo-Baureihe profitiert der T-Roc nun von allen Hard- und Software-Entwicklungen dieses Baukastens. Dazu gehört eine neue Entwicklungsstufe des „Travel Assist“, der an Bord des T-Roc auch den automatischen Spurwechsel unterstützt². Darüber hinaus wurde die prädiktive Regelung bei Tempolimits, Kurven, Kreuzungen und Kreisverkehren verbessert². Erstmals an Bord hat der neue T-Roc zudem Systeme wie den



„Park Assist Pro“. Dieser verfügt über eine Memory-Funktion, die das trainierte und damit vollautomatische Rangieren über Distanzen von bis zu 50 Metern per Remote-Funktion und somit das Ein- und Ausparken per Smartphone ermöglicht².

Ebenfalls neu an Bord des T-Roc ist der Ausstiegswarner, der die Insassen vor dem Öffnen der Türen warnen kann², wenn sich Autos oder Fahrräder von hinten nähern. Dieses System wurde in ähnlicher Form erstmals mit dem ID.7 eingeführt.

Die serienmäßigen Assistenzsysteme im Überblick:

- Abbiegebremsfunktion und Ausweichunterstützung
- Ablenkungs- und Müdigkeitserkennung
- Auto-Hold-Funktion für elektronische Parkbremse
- Einparkhilfe (Warnsignale bei Hindernissen im Front- und Heckbereich)
- Geschwindigkeitsbegrenzer
- Geschwindigkeitsregelanlage (vorbereitet für spätere Freischaltung der automatischen Distanzregelung ACC)
- Notbremsassistent „Front Assist“ mit Fußgänger- und Radfahrererkennung
- Spurhalteassistent „Lane Assist“
- Spurwechselassistent „Side Assist“ mit Ausparkassistent und Ausstiegswarnung
- Verkehrszeichenerkennung

Die optionalen oder ausstattungsabhängigen Assistenzsysteme im Überblick:

- Automatische Distanzregelung ACC
- Fahrassistent „Travel Assist“ inkl. assistiertem Spurwechsel
- Rückfahrkamera „Rear View“
- Umgebungsansicht „Area View“ inklusive „Rear View“
- Parklenkassistent „Park Assist“
- Parklenkassistent „Park Assist Pro“ mit Memory-Funktion

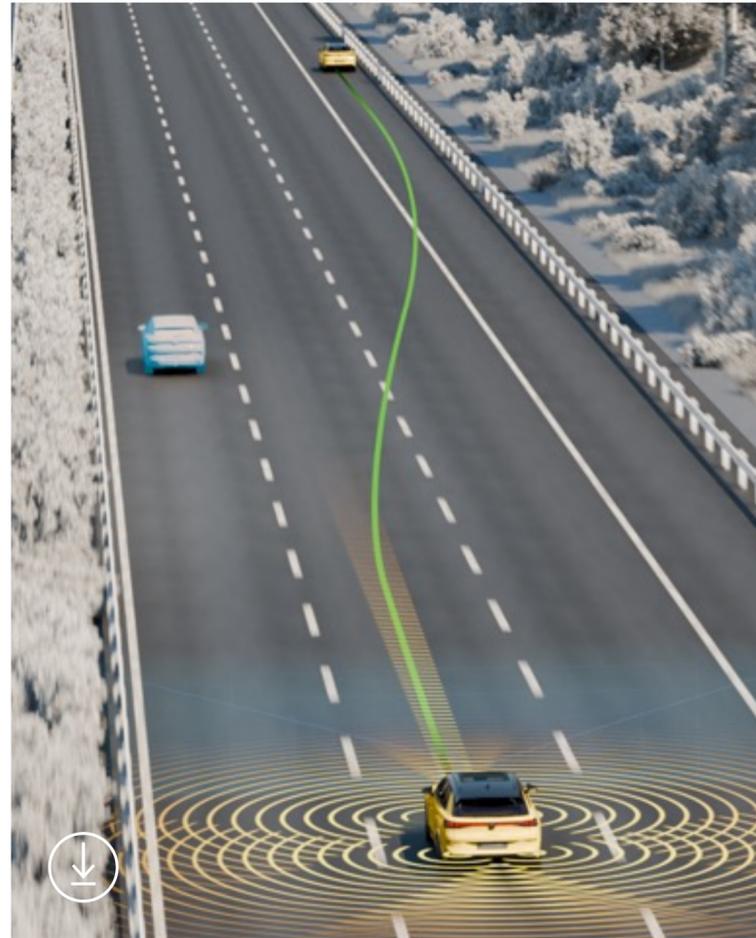


Neue Evolutionsstufen

Zwei dieser optionalen Assistenzsysteme, der „Travel Assist“ und der Parklenkassistent „Park Assist“, wurden signifikant weiterentwickelt. Ein Blick auf die neuen Funktionen zeigt es:

Der „Travel Assist“ im T-Roc

Durch einen neuen Software-Stand und eine weiterentwickelte Sensorik ist der optionale „Travel Assist“ in mehr Verkehrsszenarien verfügbar und reagiert noch harmonischer. So betrachtet der „Travel Assist“ beispielsweise den Fahrtweg des vorausfahrenden Fahrzeugs und bleibt aktiv, auch wenn eine Fahrbahnmarkierung wegfällt². Darüber hinaus wurde die Längsführung insgesamt harmonischer: Tempolimit-Änderungen können jetzt intuitiv durch Antippen des Fahrpedals vorgezogen werden². Neu im T-Roc: In Verbindung mit dem serienmäßigen „Side Assist“ und dem im entsprechenden Paket mit dem „Travel Assist“ ebenfalls integrierenden „Park Assist Plus“ ermöglicht das Sys-



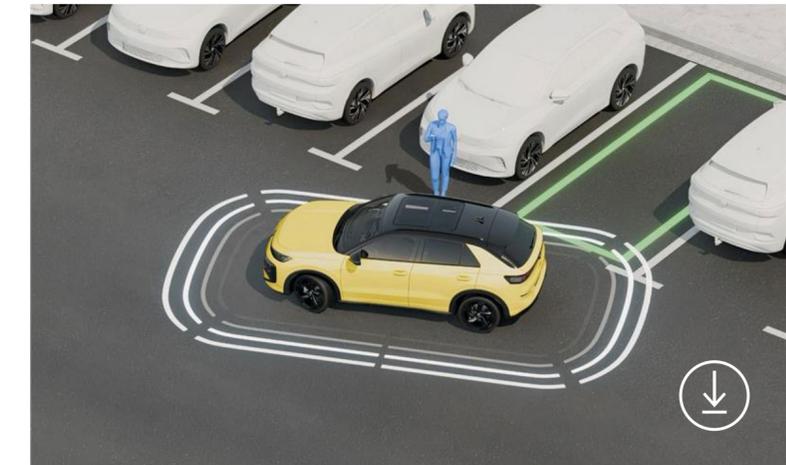
tem auf mehrspurigen Autobahnen ab ca. 68 km/h einen assistierten Spurwechsel². Ist der „Travel Assist“ aktiv, bezieht er auch vorausliegende Verkehrsführungen wie Kurven, Kreisverkehre und Kreuzungen prädiktiv – vorausschauend – in die Regelung und in die Anzeigen mit ein. Taucht auf der Strecke etwa eine Kurve auf, für die die eingestellte Geschwindigkeit zu hoch ist, wird der Hinweis „Kurve voraus“ eingeblendet und die Geschwindigkeit entsprechend angepasst².

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 schützen²: Per Emergency-Funktion lenkt er das SUV bei einem Ausfall des Fahrers hupend und warnblinkend automatisch auf den Standstreifen und hält dort.

Parkassistent mit Memory- und Remote-Funktion

Die Grundfunktion des „Park Assist Plus“ ist ein auch aus anderen Volkswagen bekanntes System. Es ermöglicht das assistierte Einparken in längs oder quer zur Fahrtrichtung angeordnete Parklücken. Ebenso ist das assistierte Ausparken aus Längsparklücken möglich. Der T-Roc übernimmt dabei das Beschleunigen, Bremsen und Lenken². Neu ist für T-Roc-Fahrer nun die Memory-Funktion für den weiterentwickelten „Park Assist Plus“. Mit diesem Feature zeichnet das System die letzten 50 gefahrenen Meter und damit die Einparksituation auf. Ist der Volkswagen zum Stehen gekommen, kann das Parkmanöver gespeichert werden. Erreicht der T-Roc erneut diese Position, bietet er automatisch an, das Einparken zu übernehmen².

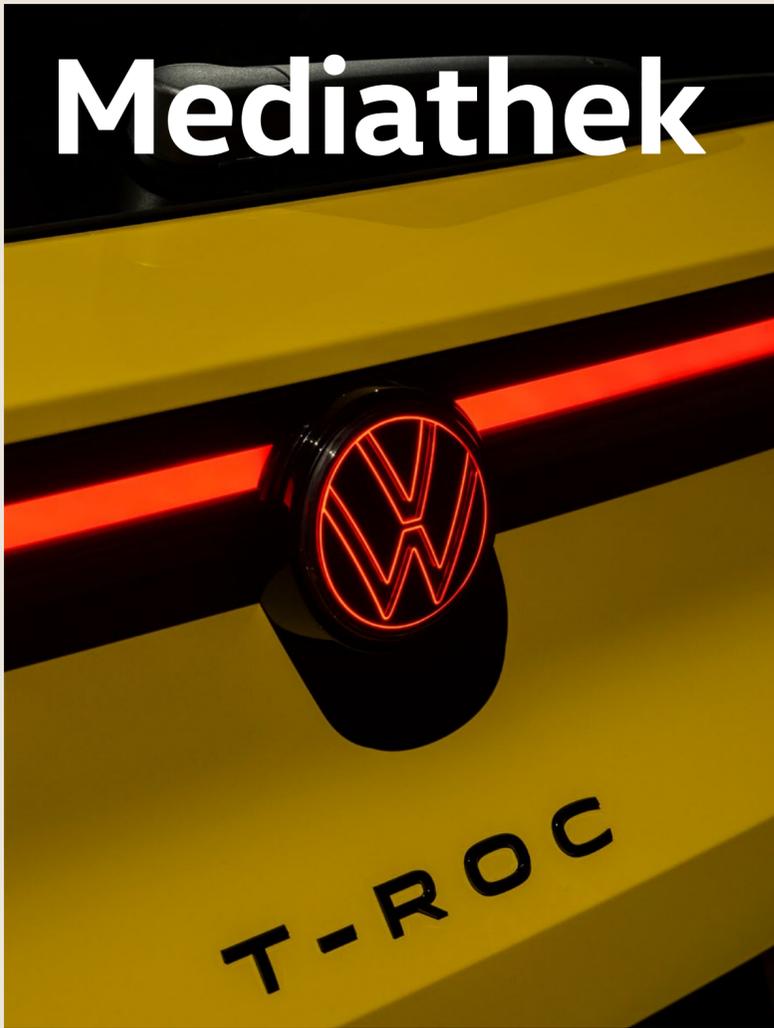
Auch das selbstständige Ausparken ist möglich². Bis zu fünf Parkmanöver können gespeichert werden. Ebenfalls neu ist das Remote-Parking. Via „Park Assist Pro“ und einer gleichnamigen App ist es nun zudem möglich, den T-Roc per Smartphone auch von außen und damit fernbedient ein- und auszuparken². Stichwort 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.



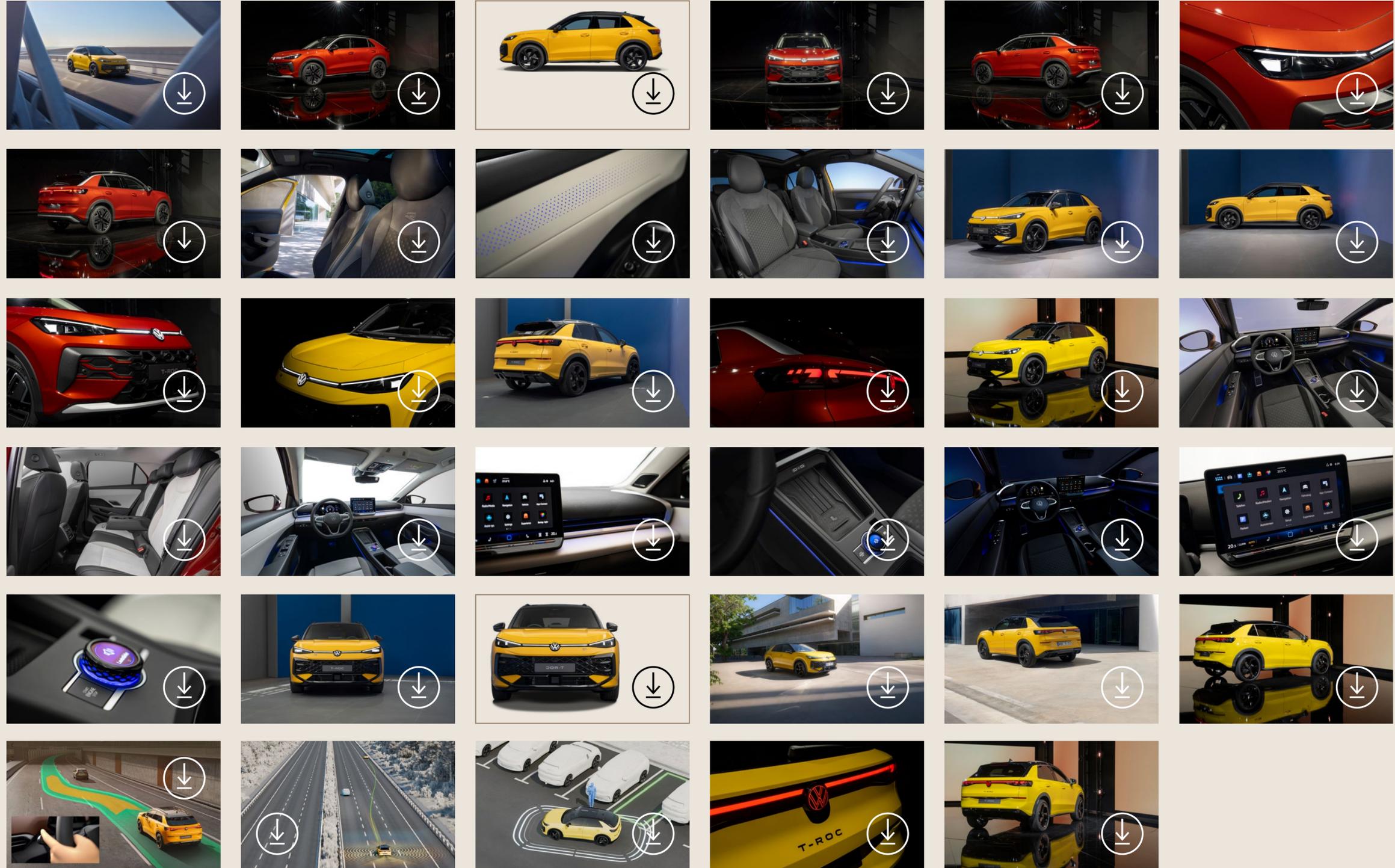
¹ Optionale Ausstattung.

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.





Bilder



Nutzungsrechte

Die auf www.volkswagen-newsroom.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.volkswagen-newsroom.com die hierfür einschlägigen Nutzungsbedingungen Anwendung.



Die Reichweitenangaben sind Prognosewerte nach dem weltweit harmonisierten Prüfverfahren für Personenwagen und leichte Nutzfahrzeuge (Worldwide Harmonized Light Vehicles Test Procedure, WLTP). Die tatsächlichen WLTP-Reichweitenwerte können ausstattungsbedingt abweichen. Die tatsächliche Reichweite weicht in der Praxis abhängig von Fahrstil, Geschwindigkeit, Einsatz von Komfort-/Nebenverbrauchern, Außentemperatur, Anzahl Mitfahrer/Zuladung und Topografie ab.

Die angegebenen Verbrauchs- und Emissionswerte wurden nach den gesetzlich vorgeschriebenen Messverfahren ermittelt. Am 1. Januar 2022 hat der WLTP-Prüfzyklus den NEFZ-Prüfzyklus vollständig ersetzt, sodass für nach diesem Datum neu typgenehmigte Fahrzeuge keine NEFZ-Werte vorliegen. Angaben zu Verbrauch und CO₂-Emissionen bei Spannbreiten in Abhängigkeit von den gewählten Ausstattungen des Fahrzeugs.

Die Angaben beziehen sich nicht auf ein einzelnes Fahrzeug und sind nicht Bestandteil des Angebots, sondern dienen allein Vergleichszwecken zwischen den verschiedenen Fahrzeugtypen. Zusatzausstattungen und Zubehör (Anbauteile, Reifenformat usw.) können relevante Fahrzeugparameter, wie z. B. Gewicht, Rollwiderstand und Aerodynamik, verändern und neben Witterungs- und Verkehrsbedingungen sowie dem individuellen Fahrverhalten den Kraftstoffverbrauch, den Stromverbrauch, die CO₂-Emissionen und die Fahrleistungswerte eines Fahrzeugs beeinflussen.

Wegen der realistischeren Prüfbedingungen sind die nach dem WLTP gemessenen Kraftstoffverbrauchs- und CO₂-Emissionswerte in vielen Fällen höher als die nach dem NEFZ gemessenen. Dadurch können sich seit dem 1. September 2018 bei der Fahrzeugbesteuerung entsprechende Änderungen ergeben. Weitere Informationen zu den Unterschieden zwischen WLTP und NEFZ finden Sie unter <http://www.volkswagen.de/wltp>.

Weitere Informationen zum offiziellen Kraftstoffverbrauch und den offiziellen spezifischen CO₂-Emissionen neuer Personenkraftwagen können dem „Leitfaden über den Kraftstoffverbrauch, die CO₂-Emissionen und den Stromverbrauch neuer Personenkraftwagen“ entnommen werden, der an allen Verkaufsstellen und bei der DAT Deutsche Automobil Treuhand GmbH, Hellmuth-Hirth-Str. 1, D-73760 Ostfildern oder unter www.dat.de/co2 erhältlich ist.





Volkswagen Aktiengesellschaft
Berliner Ring 2
D-38440 Wolfsburg

Verantwortlich für den Inhalt:
Volkswagen Produktkommunikation

Bildnachweise:
Volkswagen Aktiengesellschaft

Stand: 27. August 2025

© 2025 Volkswagen Aktiengesellschaft