



Communiqué de presse

Électrification à portée de main : Volkswagen présente sa nouvelle technologie full hybrid pour la Golf et le T-Roc.

- **Optimisation de la consommation** : la combinaison de deux moteurs électriques et d'un moteur turbocompressé permet de consommer moins de carburant qu'un système d'hybridation légère.
- **Une conduite en mode 100 % électrique sans recharge sur de courtes distances** : l'électricité est produite grâce à la récupération d'énergie et à un générateur couplé à un moteur à essence turbocompressé.
- **Motorisation destinée aux modèles à fort volume** : la nouvelle motorisation full hybrid signée Volkswagen sera proposée au quatrième trimestre 2026 sur la Golf et le T-Roc.
- **Première à Vienne** : Volkswagen présentera son nouveau système d'hybridation à l'occasion du Vienna Motor Symposium, du 22 à 24 avril 2026.

Volkswagen a développé une nouvelle motorisation full hybrid qui allie conduite en mode électrique sur de courtes distances, efficacité optimale et autonomie élevée. La nouvelle technologie devrait équiper les modèles Golf Hybrid¹ et T-Roc Hybrid¹ dès le quatrième trimestre 2026. Ces modèles hybrides n'ont pas besoin de recharge externe pour rouler en mode électrique : ils consomment l'énergie récupérée lors de phases de décélération et l'énergie produite par le générateur couplé au moteur à essence turbocompressé. Disponible dans deux niveaux de puissance, le nouveau système d'hybridation complète consommera moins de carburant qu'un système d'hybridation légère (mild hybrid). Volkswagen présentera sa technologie lors du symposium de Vienne dédié aux innovations en matière de motorisation automobile (Vienna Motor Symposium, du 22 au 24 avril 2026).



<https://media.volkswagen.fr/>



La nouvelle motorisation full hybrid équipera la Golf et le T-Roc⁴

La motorisation full hybrid (hybride complet) offre de nombreux avantages. Elle permet tout d'abord de rouler plus longtemps en mode tout électrique qu'avec une hybridation légère, ce qui contribue à réduire les émissions de CO₂, la consommation et la facture de carburant. En outre, elle coûte moins cher à l'achat qu'une motorisation hybride rechargeable et ne nécessite aucune infrastructure de recharge. Sur la Golf, le

nouveau système d'hybridation qui porte l'appellation « Hybrid » se positionne entre l'hybridation légère, proposée sous la dénomination « eTSI », et les motorisations hybrides rechargeables. Sur la Golf, il existe deux déclinaisons équipées de motorisations hybrides rechargeables : la Golf « eHybrid² » et la GTE³, une version sportive. Parallèlement à l'offre ID. de modèles 100 % électriques, Volkswagen enrichit ainsi son offre de véhicules électrifiés pour répondre à tous les usages et à tous les besoins.

Un module hybride novateur. Le nouveau groupe motopropulseur hybride entraîne le train avant. Le système est composé d'un module hybride, d'un moteur à essence turbocompressé (TSI) et d'une batterie lithium-ion. Le module hybride comprend notamment une machine électrique qui entraîne les roues (fonctionnement en mode moteur), une deuxième machine électrique qui produit de l'électricité à partir de l'énergie mécanique (fonctionnement en mode générateur), un système électronique





Communiqué de presse

de puissance, un différentiel, une transmission mécanique à une vitesse et un embrayage multidisques à commande électronique, doté de sa propre unité de commande, qui permet de coupler et de découpler le moteur TSI de la chaîne cinématique. Un compresseur de climatisation électrique et un servofrein électrique sont également montés à l'avant. La batterie haute tension à chimie NMC, spécialement conçue pour la motorisation hybride, offre une capacité brute de 1,6 kWh, courante sur les modèles hybrides (HEV). Sur la Golf comme sur le T-Roc, la batterie est logée à l'arrière, sous le plancher.

Trois modes de fonctionnement. Lors de la conception de son système d'hybridation, qui combine un moteur à essence turbocompressé (1.5 TSI evo2), deux moteurs électriques et une batterie haute tension, Volkswagen s'est attaché à trouver un équilibre optimal entre efficacité, dynamique et confort. Le moteur électrique qui entraîne les roues supplée ou complète le moteur thermique dans toutes les situations de conduite qui requièrent un surcroît d'efficacité. Au démarrage, à faible vitesse et dans le trafic urbain, la Golf Hybrid et le T-Roc Hybrid roulent généralement en mode tout électrique, sans faire de bruit.

Le système d'hybridation offre trois modes de fonctionnement, qui s'activent automatiquement en fonction de la situation de conduite :

- **Mode 100% électrique** – à faible vitesse, l'entraînement des roues est assuré exclusivement par le moteur électrique. Le moteur TSI est à l'arrêt.
- **Mode hybride série** – combinaison moteur électrique et générateur entraîné par le moteur thermique. La voiture est entraînée par le moteur électrique. Le moteur TSI tourne, mais il est découplé de la chaîne cinématique. Il fonctionne en mode générateur dans une plage de rendement optimale afin de produire l'énergie pour alimenter le moteur électrique, ce qui permet d'augmenter l'autonomie électrique de la voiture.
- **Mode hybride parallèle** – combinaison moteur thermique et moteur électrique. Le moteur TSI devient le système d'entraînement principal à partir de 60 km/h environ, sur les routes de campagne et sur les grands axes routiers. Le moteur électrique soutient le moteur thermique, par exemple lors des phases d'accélération en produisant un surcroît de puissance (boost).

Trois modes de conduite. À bord, le conducteur aura le choix entre trois modes de conduite sur les nouveaux modèles Golf Hybrid et T-Roc Hybrid : « Eco », « Comfort » et « Sport ». En mode Eco, la puissance cumulée maximale du système est limitée à 70 % et la fonction Boost est désactivée pour réduire la consommation d'énergie. Le mode Comfort ne réduit pas la puissance du système, et la fonction Boost est activée. En mode Sport, le passage au mode hybride série est plus spontané, ce qui permet de délivrer plus rapidement la pleine puissance.

¹ Concept proche du modèle de série. Le véhicule n'est pas encore proposé à la vente.

² Golf eHybrid – consommation électrique en cycle mixte (valeur pondérée) : 12,8–12,1 kWh/100 km plus 1,3–1,1 l/100 km ; consommation de carburant en cycle mixte batterie déchargée : 5,3–5,0 l/100 km ; émissions de CO₂ en cycle mixte (valeur pondérée) : 29–25 g/km ; classe d'émissions de CO₂ en cycle mixte (valeur pondérée) : B ; classe d'émissions de CO₂ batterie déchargée : D–C

³ Golf GTE – consommation électrique en cycle mixte (valeur pondérée) : 13,0–12,7 kWh/100 km plus 1,4–1,3 l/100 km ; consommation de carburant en cycle mixte batterie déchargée : 5,4–5,3 l/100 km ; émissions de CO₂ en cycle mixte (valeur



Communiqué de presse

pondérée) : 31-30 g/km ; émissions de CO₂ en cycle mixte (valeur pondérée) : B ; classe d'émissions de CO₂ batterie déchargée : D

4 T-Roc en finition « R-Line » - consommation de carburant en cycle mixte : 6,0-5,6 l/100 km, émissions de CO₂ en cycle mixte : 136-128 g/km, classe d'émissions de CO₂ : E-D

La marque **Volkswagen Véhicules Particuliers** opère dans le monde entier. L'entreprise possède 28 sites de production, répartis dans 12 pays. En 2025, Volkswagen a livré près de 4,7 millions de véhicules. Les modèles de la marque les plus vendus sont les Polo, T-Roc, T-Cross, Golf, Tiguan ou Passat ainsi que tous les modèles 100 % électriques de la gamme ID. En 2025, la marque a livré environ 382 000 véhicules entièrement électriques à des clients du monde entier. La marque Volkswagen compte un effectif de quelque 170 000 salariés dans le monde. Avec sa stratégie BOOST 2030, Volkswagen entend s'affirmer comme la marque de référence en matière de mobilité durable.
