

Mut zum Zierrat

Fahrvorstellung | Volkswagen wird mutig: Mit dem T-Roc trauen sich die Wolfsburger optisch einiges zu. Die Allradtechnik ist für ein 4,23-Meter-SUV ungewöhnlich und birgt auch entscheidende Nachteile.



Foto: Michael Gebhardt/Autoflotte

Er könnte | Dank Allradtechnik wäre der T-Roc offroadtauglich, fahrpraktisch wird dies aber schwierig

Daten und Preise | VW T-Roc

| | |
|---|-----------------------|
| 1.0 TSI | ab 17.134 Euro |
| R3/999 cm ³ 85 kW/115 PS 200 Nm/2.000–3.500 U/min 6-Gang 10,1 s 187 km/h 5,1 S 116 g/km | |
| 2.0 TSI 4Motion | ab 25.882 Euro |
| R4/1.984 cm ³ 140 kW/190 PS 320 Nm/1.500–4.180 U/min 7-G-DSG 7,2 s 216 km/h 6,7 S 153 g/km | |
| 2.0 TDI 4Motion | ab 25.105 Euro |
| R4/1.968 cm ³ 110 kW/150 PS 340 Nm/1.750–3.000 U/min 6-Gang 8,7 s 200 km/h 5,0 D 131 g/km | |
| 4.234 x 1.819 x 1.573 mm 392 – 1.290 Liter | |
| Wartung: nach Serviceanzeige, 24 Monate oder 30.000 km | |
| Effizienzklasse: B C B | |
| Haftpflicht Teilkasko Vollkasko: 16 19 19 16 21 21 16 22 22 | |
| Garantie: 2 Jahre | |

Preise netto zzgl. Umsatzsteuer

— Jede Linie, die keine Funktion hat, ist überflüssig. An diesem Credo führte für VW-Designer Klaus Bischoff viele Jahre lang nichts vorbei. Das Ergebnis: nach dem Lehrbuch gezeichnete Modelle, formal perfekt, aber verwechselbar. Damit ist Schluss: Der neue T-Roc sollte VWs emotionalstes SUV werden und die Design-Abteilung hat nicht zu viel versprochen. Verglichen mit Polo und Co. ist das neue SUV fast schon überbordend geschmückt. Ein stattlich-breiter Kühlergrill, schicke Tagfahrlichter, markante Radhäuser, auffällige Schweller und Schürzen und als Krönung auch noch Zwei-Farb-Lack. Kurzum: jede Menge Zierrat.

Hightech im Innenraum | Innen dagegen zeigt sich VW weniger mutig: Wer in den T-Roc einsteigt, findet sich hier schnell zu recht. Was nicht heißt, dass das geräumige Cockpit altmodisch ist, ganz im Gegenteil: Zumindest gegen Geld sind die aktuellsten Hightech-Schmankerl aus dem Konzernregal zu haben – wie die neue Ausbaustufe des Infotainmentsystems (ab 672 Euro), eine induktive Ladeschale für das Smartphone (391 Euro) oder Online-Zugang (126 Euro).

Will man auch den frischen Schwung der Außenhaut nach innen bringen, muss man zum „Style“-Niveau greifen: Dann bekommt man ein zweifarbiges Interieur. So fortschrittlich das Design, so bewährt der Unterbau. Wie mehrere Dutzend Volkswagen-Konzern-

Modelle, setzt sich auch der neue T-Roc aus dem modularen Querbaukasten zusammen. Unterschiede gibt's vor allem bei der Abstimmung – und die ist beim nur 4,23 Meter lange T-Roc eher straff, so dass auch Dynamiker voll auf ihre Kosten kommen. Für den harten Geländeeinsatz mag das einen Tick zu verbindlich sein, im Alltag aber wirkt der VW nicht unkomfortabel.

Obwohl der T-Roc nicht für Offroad-Abenteuer gemacht ist, will Volkswagen nicht auf den Allradantrieb verzichten. Der ist bei den beiden Top-Modellen (Zwei-Liter-Benziner und -Diesel mit jeweils 190 PS) ebenso serienmäßig an Bord, wie das Siebengang-DSG. Die mittlere 150-PS-Ausbaustufe (ebenfalls als Diesel und Benziner) kann auf Wunsch mit Allrad und Doppelkuppler bestellt werden, beide Basisversionen mit je



Foto: VW

Gut bestückt | Der Innenraum ist typisch VW, das Angebot dafür aber schon serienmäßig üppig

115 PS müssen dagegen mit Frontantrieb und Handschaltung vorliebnehmen.

Gute Serienausstattung | Der größte Nachteil des Allradantriebs: Das zusätzliche Differenzial an der Hinterachse reduziert den Gepäckraum von ordentlichen 445 auf nurmehr 392 Liter! Im Test ergab sich vor allem mit dem Top-Benziner eine fahrspaßträchtige Kombination, die selbst den mit 400 Newtonmeter Drehmoment überlegenen Spitzen-Diesel in den Schatten stellt. Der Selbstzünder wirkt weniger harmonisch und ist dazu noch ziemlich laut. Woran das liegt, zeigt ein Blick unter die Motorhaube, die klassisch mit einem Haltestab fixiert werden muss: Viel Dämmmaterial ist nicht verbaut.

An der Serienausstattung gibt es dagegen nichts auszusetzen. Schon der kostengünstigste T-Roc für 17.134 Euro kommt unter anderem mit Features wie den elektrischen Fensterhebern, Radio, elektrischen Außenspiegeln sowie mit Klimaanlage, City-Notbremse, Spurhalteassistent, abblendendem Innenspiegel, elektrischer Handbremse und Lichtsensor vorgefahren. Sicherheits-Extras wie Abstandstempomat (269 Euro) und Fernlichtassistent (130 Euro) sind außerdem schon für die Basis-Version zu haben. Schmankerl, wie das LED-Licht (912 Euro) oder das adaptive Fahrwerk (878 Euro), bleiben dagegen den höheren Ausstattungslinien vorbehalten. |Michael Gebhardt