



Fotos: Michael Blumenstein

Der neue VW T-Roc ist deutlich gewachsen. Das Design kann als (VW-typisch) gefällig beschrieben werden.

Macht Druck auf den Tiguan

Der neue VW T-Roc überrascht mit seiner Größe, den teils komplett neu entwickelten Motoren und seinen haptischen Qualitäten. Da müssen sich künftig einige warm anziehen.

Zuerst das Schlechte: Auch der neue VW T-Roc wächst. Je nach Ausstattungslinie sind es bis zu 13,7 Zentimeter in der Länge. In der Breite und in der Höhe legt er um je einen Zentimeter zu. Mit 4.373 Millimetern Gesamtlänge ist der neue T-Roc nur noch fünf Zentimeter kürzer als der erste Tiguan. Und eigentlich müssten ehemalige Tiguan-Kunden fortan auf den T-Roc schwören. Denn nicht nur die Fahrzeuglänge entspricht dem Klischee der Kompaktklasse, auch bei der gefühlten Qualität gab es einen Klassensprung. Doch dazu später mehr.

T-Roc ist (zu) glatt

Durch die Verlängerung und die optische „Glattheit“ hat sich die Aerodynamik verbessert. 0,29 weist VW im Bestfall für das im portugiesischen Setúbal gefertigte SUV aus. Wer auf große Räder (20-Zöller, wie auf allen Fotos) und R-Line-Optik setzt, reißt die 0,30er-Marke – so oder so keine Glanzleistung. Die glatte Front erinnert an die ID-Modelle, die nicht selten in der Designkritik standen. Am hinteren Kotflügel erkennt man noch

die „Charakterlinie“, wie VW es nennt. Echte Türgriffe erfreuen nicht nur ältere Autofahrer, sondern im Notfall auch Ersthelfer. Am Heck gibt es vorerst keinerlei Endrohre zu sehen, auch nicht mit R-Line-Verkleidung.

Das Öffnen der Heckklappe gelingt auf Wunsch mit elektromechanischer Unterstützung. Unter dem geöffneten Gepäckfach kann man auch mit 190

Zentimetern Körpergröße stehen. Der Kofferraum wuchs nur um 20 Liter – 465 sollen es sein, mehr als 1.300 nach dem Umklappen. Einen doppelten Ladeboden gibt es je nach Ausstattung, vernünftige Verzurrösen immer.

Auf der Rückbank ergeben sich gute Platzverhältnisse für zwei – auch wenn der Radstand lediglich um 28 Millimeter wuchs. Die Kopfstützen



Der T-Roc, mit 4,40 Metern in der Kompaktklasse angekommen – auch preislich.



1



2



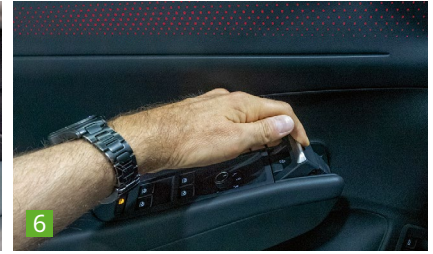
3



4



5



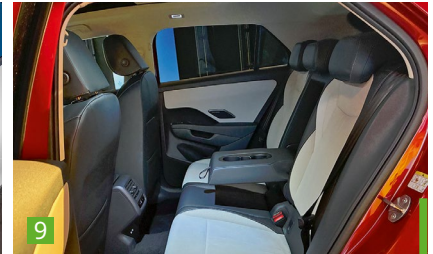
6



7



8



9



10

1 Das Heck ist typisch VW. **2** Beleuchtete Logos an Heck und Front gibt es ab dem ersten Scheinwerfer-Upgrade – LED ist Standard. **3** 20-Zoll-Alus sind nun möglich, aber nicht nötig. **4** Wie die 19-Zoll-Felgen hier beweisen. **5** Wer die aktuellen VW-Modelle kennt, findet sich im T-Roc schnell zurecht. **6** Einzig der neue Türöffner innen kann überraschen, funktioniert aber erstaunlich gut. **7** Den Hochglanzrahmen um das Kombiinstrument hätte sich VW sparen sollen. **8** Ledersitze mit AGR-Zertifizierung gibt es als Option. Für Vielfahrer bietet bereits die Ausstattung „Style“ den Ergo-Active-Fahrersitz. **9** Das Platzangebot im Fond ist gut und der Fahrzeuggröße entsprechend. **10** 465 Liter passen ins Heck, 20 l mehr als bislang.

lassen sich bei Nichtbenutzung nicht komplett einebnen, was der Übersichtlichkeit entgegensteht. Neuartige Türöffner, ähnlich wie im Polestar 4, sollen dem natürlichen Bewegungswunsch des Körpers beim Öffnen der Türen entsprechen – oder so ähnlich. Aber auch diese neuen Griffe „klappen“ gut. Und bereits hier merkt man, dass das Qualitätsniveau stimmt. Leselampen für beide Seiten im Fond helfen im Dunklen, Kinder anzuschallen und beim Buchlesen. Und wer möchte, bestellt die 3-Zonen-Klimaanlage inklusive zwei USB-C-Anschlüssen im Fond.

Ab nach vorn. Da fühlt es sich noch besser an. Und Obacht, Tiguan und Tayron: Der T-Roc zeigt, wie ein gut gemachtes Interieur aussieht. Entspricht das in den beiden größeren Brüdern hinterleuchtete Plastik am Armaturenräger nicht allen Quali-

tätsansprüchen und Designbefindlichkeiten, nervt bei ihnen in jedem Fall der kratzempfindliche und staubliebende Klavierlack in der Mittelkonsole. Der günstigere T-Roc macht das erfrischend anders – und besser.

Im Handschuhfach hat VW eine LED angebracht – kein Standard im Segment. Induktives Handy laden (Option) und zwei USB-C-Stecker (Serie) gibt es auch. Echte Lenkradtasten, klassische Spiegelverstellung und Fensterheber vereinfachen den Erstkontakt. Neu und vom Tiguan geklaut: Der Lautstärkeregler auf der Mittelkonsole, der auch Fahrmodi ändern kann. Besser wiederum im T-Roc: Er besitzt eine in der Höhe und Länge verstellbare Mittelarmlehne mit großer Ablage darunter.

Ein bisschen Hokuspokus gibt es auch im T-Roc. So sind die oberen Türverkleidungen auf Wunsch mit unzäh-

ligen Lichtpunkten übersät, aus 30 Farben kann ausgewählt werden. Bestechender ist die hochwertig anmutende „Bestoffung“ des Armaturenbretts und der weitgehende Verzicht auf harten Kunststoff.

Das Kombiinstrument ist stets digital und lässt sich VW-typisch gut individualisieren. Wer mehr Geld ausgibt, erhält ein Head-up-Display, das auch mit den aus den ID-Modellen animierten Wegpfeilen und Spurführungen aufwarten kann. Ab Werk wird ein 10,4-Zoll-Touchdisplay installiert, auf Wunsch das 12,9 Zoll große. Auch hier ist Raum für die eigene Bedienphilosophie gegeben.

Viel zu bedienen gibt es beim Getriebe nicht mehr. Schaltgetriebe-Fans, ihr müsst jetzt stark sein: Selbst der Basismotor, ein 1,5-Liter-TSI-Vierzylinder mit 115 PS, wird mit einem 7-Gang-DSG zwangsverheiratet. Die

noch immer nicht gänzlich ausgegorene Euro-7-Norm „zwingt“ VW in vorauseilendem Gehorsam zu diesem Schritt. Das macht den T-Roc per se rund 1.500 Euro (netto) teurer als den Vorgänger, der zuletzt als „Life“ bei 25.000 Euro startete. Den klobigen Automatik-Knüppel an der rechten Lenksäule kennt man von vielen Konzernfahrzeugen – schöner oder besser bedienbar wird er dadurch nicht. Zu allem Überflus wanderten die Scheibenwischerfunktionen in den Blinkerhebel = überfrachtet. Ansonsten finden sich VW-Kunden auf Anhieb zurecht, alle anderen Nutzer nach kurzer Eingewöhnung.

Ab Werk sitzt es sich auf Stoffsitzen, die den meisten Ansprüchen gerecht werden. Ab der Ausstattungslinie Life (Basis → Life → Style → R-Line) gibt es auf der Fahrerseite den Ergo-Active-Sitz mit ausziehbarer Schenkelaufklappung inklusive Neigungsverstellung sowie Vierwege-Lordosenstütze. Wer das seinem Beifahrer gönnen will, wählt Ledersitze inklusive Massage. Eine manuelle Gurthöhenverstellung ist bei jedem T-Roc dabei.

Wer möchte, kann auch weiterhin den T-Roc mit einem Schiebedach bestellen. Dass es hingegen noch mehr Luft nach oben gibt – Stichwort T-Roc Cabriolet – ist eher unwahrscheinlich. Gesetz ist dagegen, dass im T-Roc drei Scheinwerfer-Varianten erhältlich sein werden. Die Basis leuchtet mit LED, die darüberliegende adaptive Variante kann bis 40 km/h „in Kur-

Die Motoren des T-Roc

Zum Bestellstart

T-Roc 1.5 eTSI DSG (48-Volt-Hybrid): 115 PS, ab 25.920 Euro

T-Roc 1.5 eTSI DSG (48-Volt-Hybrid): 150 PS, ab 30.887 Euro

Ab Mitte 2026

T-Roc 1.5 TSI-Hybrid: 136 PS

T-Roc 1.5 TSI-Hybrid: 170 PS (306 Nm)

T-Roc 2.0 eTSI 4Motion (48-Volt-Hybrid + Allradantrieb): 204 PS

Ab Ende 2026

T-Roc R 4Motion (2.0 TSI): > 333 PS

ven leuchten“, das Toppystem mit Matrixfunktion funkelt mit zwölf LED pro Seite (Tiguan und Tayron gibt es mit HD-Matrixlicht) und hat ein spezielles Fernlicht-Modul, das weiter in die Ferne leuchten soll. Beleuchtete Logos fehlen beim Basislicht.

Zwei Vollhybride

Die vielleicht größten Überraschungen gibt es hinter den Scheinwerfern – im Motorraum. Basis, wie erwähnt, ist der 1.5 eTSI mit 115 PS und die erste Ausbaustufe packt 35 PS obendrauf. Eine Allradversion (4Motion) mit 204 PS wird folgen. TDI und Plug-in-Hybrid gibt es nicht. Für alle, die es im neuen VW T-Roc aufs Spritsparen abgesehen haben, kommt Mitte 2026 die ersten Vollhybrid-Varianten im VW-Konzern. Deren Basismotoren,

wiederum 1,5-Liter-Turbobenziner, stellen 250 Newtonmeter bereit. Angedockt wird das neue Hybridmodul. Macht zusammen 170 PS und 306 Newtonmeter. Die Leistungsschwächere Version kommt auf 136 PS. Laut VW sind beide vor allem fürs urbane Einsatzgebiet gedacht und sollen nach WLTP einen Verbrauchsvorteil von 15 Prozent im Vergleich zum eTSI bieten. Die Vollhybride können „längere Zeit“ rein elektrisch fahren, die eTSI (48 Volt) schaffen das laut VW keinen Meter. Die Vollhybride sind auf Tempo 180 limitiert.

T-Roc R mit rund 350 PS

Die zweite Überraschung könnte Fans kompakter und hochmotorisierter Autos glücklich machen. Hat der alte T-Roc R mit seinen 300 PS eine echte Fangemeinde, darf sich diese auf den neuen T-Roc R freuen. VW schwört auf den im Konzern stärksten Zweiliter-TSI. Derzeit besitzt die maximale Ausbaustufe 333 PS. Zu erwarten ist, dass der T-Roc R an der 350er-Marke kratzen könnte. Der 4Motion-Allradantrieb, der nach dem Haldex-Prinzip arbeitet, ist beim T-Roc R obligatorisch.

Ebenso obligatorisch sind sichtbare Endrohre und das bekannte R-Ornat. Der T-Roc R startet derzeit bei etwa 45.000 Euro (netto). Die Preise des T-Roc 1.5 eTSI (48 Volt, 115 PS) mit 7-Gang-DSG starten bei 25.920 Euro (netto) – willkommen in der Kompaktklasse.

M. Blumenstein



Erstmals kommt bei VW im T-Roc ein Vollhybrid zum Einsatz.