Fahrvorstellung Volkswagen T-Roc R: Bitte mehr R

Von Jens Meiners, cen

Gut, dass der Volkswagen-Konzern einen so großen Baukasten besitzt. Denn das gibt Spielraum für die spannenden Modellvarianten, die von der R GmbH entwickelt werden und die jeweiligen Baureihen nach oben abschließen. Jetzt gibt es auch einen T-Roc R: Das neue Modell kostet knapp 44 000 Euro und bietet dafür Allradantrieb und Fahrleistungen der Sonderklasse.

Bei der 300-PS-Maschine (221 kW) handelt es sich um jenen Motor aus der EA888-Serie, der nicht nur im Golf R, sondern auch im Audi SQ2 und Cupra Ateca von Seat für druckvollen Vortrieb sorgt. Seine Leistung holt er aus zwei Litern Hubraum, das maximale Drehmoment von 400 Newtonmetern liegt auf einem Plateau von 2000 bis 5200 Umdrehungen in der Minute an.

Derart motorisiert stürmt der mit 1575 Kilogramm nicht besonders leichtgewichtige T-Roc R in 4,8 Sekunden auf 100 km/h. Die Spitze liegt bei nicht abgeregelten 250 km/h, die im sechsten von sieben Gängen erreicht werden. Lobende Erwähnung verdient die lineare Gaspedal-Kennlinie, mit der sich der T-Roc R im Grenzbereich präzise bewegen lässt.

Eine Handschaltung gibt es leider nicht; für die Kraftübertragung sorgt das obligatorische DQ381-Doppelkupplungsgetriebe, das die Gänge je nach gewähltem Fahrmodus sanft wechselt oder mit Nachdruck hineinpeitscht, in der Steuerung jedoch durchaus Wünsche offenlässt. Denn selbst in der sportlichsten Einstellung, im Race- bzw. S-Modus, schaltet der T-Roc R beim scharfen Anbremsen vor Kurven viel zu spät herunter, so dass beim Herausbeschleunigen durch die dann fällige Schaltaktivität regelmäßig Zeit vergeudet wird.

Wechselt man in den manuellen Modus, zeigen sich weitere Tücken. Das beginnt schon bei der unsportlichen Logik der Schaltgasse: Das Wegdrücken zum Hochschalten und Heranziehen zum Herunterschalten widerspricht rennsportlicher Herangehensweise. Man muss also auf die Schaltpaddel ausweichen. Und sieht sich auch hier mit Zwangshochschaltungen und Kickdown-Schaltvorgängen konfrontiert, die in einem manuellen Modus eigentlich nichts verloren haben.

Um die beflissenen Hochschaltmanöver zu vermeiden, sollte man also den Drehzahlmesser im Auge behalten, um rechtzeitig selbst zu schalten oder im Zweifel leicht vom Gas zu gehen. Dies jedoch geht nur in der klassischen Graphik mit Rundinstrumenten; wird die futuristische Balkengraphik gewählt, verschwindet der Tourenzähler. All dies dürfte beim profanen T-Roc nur wenige Kunden stören – aber wir haben es hier schließlich mit einem 300-PS-Boliden zu tun, von dem man mehr Rücksichtnahme auf die Bedürfnisse von Sportfahrern erwarten darf.

Kurioserweise hört der zweitsportlichste Fahrmodus auf die Bezeichnung „Normal“, wovon man sich nicht täuschen sollte: Diese Stufe ist beim T-Roc R ebenfalls relativ sportlich ausgefallen. Übrigens gibt es auch Offroad-Einstellungen, die vom normalen T-Roc übernommen wurden. Diese vermutlich selten bis nie genutzten Funktionen belegen einen voluminösen Drehschalter auf der Mittelkonsole, während die praxisrelevanteren Fahrmodi erst einmal auf den Bildschirm geholt werden müssen, was nicht nur Zeit und Aufmerksamkeit verlangt, sondern auch Fingerabdrücke hinterlässt.

Während wir uns bei der Elektronik mehr „R“ wünschen, lässt die Performance auf der Straße – trotz des hohen Schwerpunkts – wenig Wünsche offen. Die Lenkung ist sauber

gewichtet, das Einlenkverhalten sehr präzise, der Grenzbereich liegt weit oben, die Verzögerung der groß dimensionierten Bremsanlage ist hervorragend.

Der mit einer Haldex-Kupplung operierende Allradantrieb kann bis zu 50 Prozent der Kraft an die Hinterachse schicken; im Zusammenspiel mit den Bremseingriffen des XDS-Systems ergibt sich so eine sehr neutrale, wenngleich wenig driftfreudige Charakteristik. Die optionale 235er-Bereifung auf 19-Zoll-Rädern unterstreicht den sportlichen Charakter, während die 225er-Serienbereifung auf 18-Zöllern den T-Roc komfortabler macht. Vorn ist ein R-spezifischer Aluminium-Hilfsträger eingebaut.

Es ist den Entwicklern übrigens gelungen, eine überraschend sportliche Akustik zu erzeugen, die sich durch eine 3800 Euro teure Titan-Abgasanlage aus dem Hause Akrapovic nochmals dick unterstreichen lässt. Beim Gaswegnehmen in geschlossenen Ortschaften wenden sich mit Sicherheit die Köpfe. Je nach Fahrmodus werden außerdem elektronische Klangelemente hinzugemischt, die authentisch wirken und gut zu diesem sportlichen Vierzylinder passen.

Die Sportsitze bieten hervorragenden Seitenhalt, und ihr Design wirkt so hochwertig wie sportlich. Ansonsten leidet jedoch auch die R-Variante unter den Hartplastik-Bauteilen, die den T-Roc auf das gefühlte Qualitätsniveau eines Golf III bringen: Es wäre schön, wenn die Abkehr von der Ära Piëch etwas weniger plakativ stattgefunden hätte. Abhilfe kommt in rund zwei Jahren, denn dem Vernehmen nach wird es zum Facelift der Baureihe wieder hochwertigere Oberflächen geben. Es wäre außerdem begrüßenswert, wenn VW dann auch ein Head-up-Display anbieten würde, vor allem jedoch eine Dynaudio-Stereoanlage, die wir schmerzlich vermisst haben.

Während das Interieur einen etwas zwiespältigen Eindruck hinterlässt, ist die R-Variante von außen eindeutig der schönste T-Roc. Denn während sich bei den anderen Versionen die Pseudo-Luftöffnungen in doppelter Ausführung übereinanderstapeln, kommen hier weniger, dafür größere und teilweise auch funktionale Elemente zum Einsatz.

Mit seinem Einstandspreis von 43 995 Euro, der sich übrigens mit allen Extras auf bis zu 60 000 Euro treiben lässt, liegt der Volkswagen T-Roc R fast exakt auf dem Niveau seines Schwestermodells Audi SQ2. Dabei lässt sich der Audi noch stärker individualisieren, der VW ist hingegen sportlicher abgestimmt – und zwar spürbar, wie R-GmbH-Chef Jost Capito beteuert.

Und so bleibt nach einem nahezu perfekten Tag mit dem T-Roc R eigentlich nur ein Wunsch offen: Bitte in Zukunft etwas weniger T-Roc und noch mehr R. (ampnet/jm)

Daten Volkswagen T-Roc R

Länge x Breite x Höhe (m): 4,23 x 1,82 x 1,57
Radstand (m): 2,59
Motor: R4-Benziner, 1991 ccm, Turbo, Direkteinspritzung
Leistung: 221 kW / 300 PS
Max. Drehmoment: 450 Nm bei 2000–5200 U/min
Höchstgeschwindigkeit: 250 km/h
Beschleunigung 0 auf 100 km/h: 4,8 Sek.
WLTP-Durchschnittsverbrauch: 8,4 Liter
CO2-Emissionen: 191 g/km (Euro 6d-Temp)
Leergewicht / Zuladung: min. 1575 kg / max. 570 kg
Kofferraumvolumen: 392–1237 Liter
Max. Anhängelast: 1900 kg
Wendekreis: 11,1 m
Böschungswinkel: 16,4 Grad (v.) / 18,4 Grad (h.)

Rampenwinkel: 12,5 Grad Bereifung: 225 / 40 R 18
Basispreis: 43 995 Euro

Bilder zum Artikel

Volkswagen T-Roc R.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Volkswagen

Volkswagen T-Roc R.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Volkswagen

Volkswagen T-Roc R.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Volkswagen

Volkswagen T-Roc R.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Volkswagen

Volkswagen T-Roc R.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Volkswagen

Volkswagen T-Roc R.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Volkswagen

Volkswagen T-Roc R.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Volkswagen

Volkswagen T-Roc R.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Volkswagen

Volkswagen T-Roc R.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Volkswagen

Volkswagen T-Roc R.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Volkswagen

Volkswagen T-Roc R.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Volkswagen

Volkswagen T-Roc R.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Volkswagen

Volkswagen T-Roc R.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Volkswagen

Volkswagen T-Roc R.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Volkswagen

Volkswagen T-Roc R.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Volkswagen

Volkswagen T-Roc R.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Volkswagen

Volkswagen T-Roc R.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Volkswagen

Volkswagen T-Roc R.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Volkswagen

Volkswagen T-Roc R.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Volkswagen

Volkswagen T-Roc R.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Volkswagen

Unser Autor Jens Meiners am Volkswagen T-Roc R.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Volkswagen