
Fahrbericht Volkswagen T-Roc: Ein Update für den Erfolgstypen

Von Jens Meiners

Im November wurde er angekündigt, jetzt sind wir ihn gefahren: Den gelifteten T-Roc von Volkswagen, ein echtes Erfolgsmodell, von dem in den ersten vier Jahren mehr als eine Million Einheiten produziert wurden. Die Überarbeitung bringt stilistische Änderungen und eine neue Generation von Assistenzsystemen, mit denen unaufmerksame Fahrer mehr oder weniger unsanft unterstützt werden.

Nur Kenner werden das geliftete Modell von der bisher gebauten Version unterscheiden können, denn die stilistischen Änderungen halten sich in engen Grenzen. Am deutlichsten wird der neue Look, wenn die hervorragenden Matrix-Scheinwerfer verbaut sind, die stets durch ein horizontales Leuchtenband verbunden sind. Es liegt ungefähr dort, wo bei einigen VW-Modellen der frühen 70er-Jahre eine breite Chromleiste saß: Licht ist das neue Chrom. Eine Palette neuer und interessanter Farben rundet das leicht modifizierte Exterieur ab.

Gravierender sind die Unterschiede im Interieur. Es gibt einen großen neuen Zentralbildschirm, über den die Telematik-Funktionen gesteuert werden können, und digitale Instrumente sind nunmehr serienmäßig. Doch die neuen Elemente sind nicht unbedingt ein Fortschritt. Tatsächlich gefallen uns die billigeren Einstiegsvarianten besser. Denn hier gibt es vorbildliche Drehschalter für die Klimatisierung, und das Multifunktions-Lenkrad verfügt über haptisch angenehme Tasten.

In den gehobenen Varianten weichen diese eigentlich perfekten Bauteile einer Klima-Automatik mit fummeligen Tastflächen, auf denen man mit dem Finger streichen muss und selten direkt die gewünschte Zieltemperatur erreicht. Auch das Premium-Lenkrad mit kapazitiven Tasten ist ein Ärgernis: Die wackelnden und zuckenden Flächen nerven. Es gelingt zum Beispiel fast nie, auf Anhieb die Lenkradheizung in der gewünschten Stufe einzuschalten. Zu allem Überfluss präsentiert sich auch die neue Generation des Navigationssystems nicht gerade als Fortschritt. Die Spracheingabe bedarf oft zahlreicher Anläufe.

Leider ist das Interieur auch optisch nicht unbedingt schöner geworden. Der Presstext spricht von einem „sorgsam verfeinerten Stil“. Die Armaturentafel ist jetzt unterschäumt. Leider sind auch die Ziernähte an der Oberkante eingeschäumt anstatt aufgenäht, und die einst so farbenfrohen Blenden, die es im T-Roc bislang gab, sind ersatzlos weggefallen. Eigentlich würde dem T-Roc auch ein rahmenloser Innenspiegel gut stehen, zumal VW dieses schöne Bauteil einst weit vor anderen Marken eingeführt hat.

Ansonsten lässt sich am Interieur nichts aussetzen, ganz im Gegenteil: Die Sitzposition ist hervorragend, die Sitze sind komfortabel-straff und für Langstrecken bestens geeignet. Auch hinten ist viel Platz, der Kofferraum ist geräumig und variabel, keine Batterie ragt hinein und schmälert das nutzbare Volumen.

Tatsächlich verzichtet der T-Roc auf jede Form der Elektrifizierung und ist damit für entspanntes und effizientes Reisen ohne Ladestopps prädestiniert. Die von uns gefahrene 2,0-Liter-Version mit Allradantrieb, 140 kW/190 PS und Sieben-Gang-Doppelkupplungs-Automatik gefällt mit spontanem und linearem Ansprechverhalten und akustischer Zurückhaltung.

Der Spurt von 0 auf 100 km/h dauert nur 6,8 Sekunden, die Spitze von lediglich 218 km/h dokumentiert allerdings die aerodynamischen Herausforderungen einer SUV-Karosserie.

Mit einem Durchschnittsverbrauch von 6,3 Litern pro 100 Kilometer ist der allradgetriebene 190-PS-T-Roc sehr sparsam. Der Diesel kann es allerdings noch besser: Die 2,0-Liter-TDI-Version braucht nur 4,6 Liter pro 100 Kilometer, ohne Allradantrieb sogar ganze 4,2 Liter. Damit kommt er pro Tankfüllung ohne besondere Zurückhaltung des Fahrers rund 1200 Kilometer weit! Empfehlenswert sind aber auch die Einstiegsmotoren mit weniger Leistung; sie drücken den Einstandspreis auf 23.495 Euro, während die von uns gefahrene Variante mit einigen Extras deutlich über 40.000 Euro lag.

Es spricht für VW, dass es den T-Roc weiterhin als Cabriolet und als R-Version gibt. Mit diesen Modellen decken die Wolfsburger wichtige Nischen im Markt ab: Das Cabriolet ist das einzige offene SUV, es profiliert sich mit großem Platzangebot und einem perfekten Dachkonzept. Und der T-Roc R liefert mit glatten 300 PS Fahrleistungen auf Sportwagen-Niveau. (Jens Meiners, aum)

Daten Volkswagen T-Roc R-Line 2.0 TSI 4 Motion

Länge x Breite x Höhe (m): 4,24 x 1,82 x 1,57

Radstand (m): 2,59

Antrieb: R4-Benziner, 1984 ccm, Allradantrieb, 7-Gang-Doppelkupplungs-Automatik

Gesamtleistung: 140 kW / 190 PS

Max. Drehmoment: 320 Nm bei 1500-4100 U/min

Höchstgeschwindigkeit: 218 km/h

Beschleunigung 0 auf 100 km/h: 6,8 Sek.

NEFZ-Durchschnittsverbrauch: 6,3 Liter

Effizienzklasse: C

CO2-Emissionen: 145 g/km (NEFZ)

Leergewicht (EU)/ Zuladung: min. 1530 kg / max. 500 kg

Preis: 39.635 Euro

Bilder zum Artikel



Volkswagen T-Roc.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Volkswagen



Volkswagen T-Roc.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Volkswagen



Volkswagen T-Roc.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Volkswagen



Volkswagen T-Roc.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Volkswagen



Volkswagen T-Roc.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Volkswagen



Volkswagen T-Roc.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Volkswagen



Volkswagen T-Roc.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Volkswagen



Volkswagen T-Roc.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Volkswagen



Volkswagen T-Roc.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Volkswagen



Volkswagen T-Roc.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Volkswagen



Volkswagen T-Roc.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Volkswagen



Volkswagen T-Roc.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Volkswagen
