

---

## Praxistest VW T-Roc Cabriolet: Offen gesagt einzigartig

Von Frank Wald, cen

Ein SUV als Cabrio? Nachdem sich die Coupéform für die automobilen Hochbeiner schnell zum Trend entwickelte, lag es nahe, das Dach ganz zu entfernen. Nissan und Land Rover waren mit Murano Cross und Range Rover Evoque die ersten, die sich das trauten – wegen Erfolglosigkeit aber auch schnell wieder ließen. 2020 trat dann VW mit dem T-Roc Cabrio auf den Plan. Und erzielte mit knapp 14.000 Zulassungen im vergangenen ersten vollen Verkaufsjahr immerhin einen Achtungserfolg. Vom Facelift der kompakten SUV-Bestseller-Baureihe profitiert nun auch der offene Viersitzer.

„Sag mal, hattest Du da neulich das Golf Cabrio vor der Tür stehen? Sah ja richtig schick aus.“ Was die Nachbarin im Treppenhaus offensichtlich nicht erkannte: das Golf Cabrio war ein T-Roc Cabrio. Doch tatsächlich hat das Open-Air-SUV viel von dem 2016 ausgemusterten VW-Klassiker – nicht nur die Stoffmütze, die sie ihm bei Karmann in Osnabrück eins zu eins über die massige Karosserie spannen. Auch in punkto Image, Style und Fahrerlebnis setzt das letzte SUV-Cabrio auf dem deutschen Markt die Ahnenreihe fort. Und steht mit dem diesjährigen Facelift hübscher und komfortabler da als je zuvor.

Schon optisch näher an den Golf gerückt etwa ist die Front, bei der der neue Grill mit den serienmäßigen LED-Scheinwerfern und der (optionalen) Lichtleiste ins Auge fällt. Darunter umrandet ein schwarzer Stoßfängereinsatz die beiden ebenfalls neu gestalteten Tagfahrlichter, was besonders in unserem Kings Red Metallic lackierten Modell schön zur Geltung kommt. Die ebenso schwarz lackierten 19-Zoll-Räder (optional) gehören zu der von uns gefahrenen Ausstattung R-Line, die im Heckbereich mit Spoiler und vierteiliger Auspuffblende sportliche Grüße an die Hinterherfahrenden schickt. Trotz der hochbauenden Karosserie und einer entsprechenden Gürtellinie sieht das insgesamt noch sehr elegant und sportlich aus. Erst wenn die Stoffmütze darüber gezogen wird, verrutschen die Proportionen etwas.

Auch das Interieur gefällt mit seinem 10,25 Zoll großen Digital-Cockpit, dem aus dem Golf adaptierten Multifunktionslenkrad oder den in Wagenfarbe lackierten Blenden in der Instrumententafel. Die Materialien machen im Fühl- und Klopfest einen guten Eindruck. Die inzwischen vertraute aktuelle Generation des modularen Infotainmentbaukasten (MIB3) in der Top-Variante „Discover Pro“ mit 9,2 Zoll-Touchscreen lässt sich intuitiv bedienen, reagiert sogar auf lässig hingeworfene Kommandos („Fahr nach Berlin!“, „Mach wärmer!“) inzwischen recht zuverlässig.

Auch die via Android Auto oder Apple CarPlay drahtlose Integration des Smartphones gelingt schnell und problemlos, während es in der Mittelkonsole induktiv aufgeladen wird. Und weil der T-Roc im (technischen) Kern ein höhergelegter Golf ist, dürfen natürlich auch die berührungssensitiven Schieberegler unter dem Bildschirm nicht fehlen, über die Temperatur- und Gebläse-Einstellungen gesteuert werden. Alle übrigen Funktionen der Klimaautomatik und die Sitzheizung lassen sich per Touchscreen bedienen.

So ungewöhnlich das SUV-Cabrio-Konzept auch sein mag, die leicht erhöhte Position der Sitze (60 Millimeter Hüftpunkt) schafft eine gute Übersicht und deren Komfort ist ausgezeichnet. Auch in der zweiten Reihe finden zwei Erwachsene ausreichend Platz – selbst unter dem Verdeck. Auch wenn es im geschlossenem Zustand etwas knifflig und mühsam ist, dorthin zu gelangen. In der Praxis empfiehlt es sich in der Situation, die Stoffmütze kurz zu lüpfen. Was dank des elektrohydraulischen Antriebs in schnellen neun Sekunden passiert. Für den umgekehrten Vorgang braucht es ebenfalls nur elf Sekunden.

Irritierend, weil kontra-intuitiv, ist allein die Bedienung. Denn um das dreilagige Softtop nach hinten surren zu lassen, muss man die Taste auf dem Mittelunnel drücken und nicht

ziehen, wie bei den meisten Open-Air-Autos und es auch der gedachten Bewegung folgt: nach hinten zum Aufklappen, nach vorn zum Schließen. Beim T-Roc Cabrio ist es genau umgekehrt. Aber gut, spätestens nach dem fünften Mal ist das auch gelernt. Auch die 30 km/h, mit denen das alles möglich ist, reichen, um eine zu kurze Rotphase an der Ampel oder den Abbieger auf die Autobahn zu nutzen und schnell mal die Sonne genießen oder sich vor Wind und Wetter schützen zu können.

Ärgerlich sind dabei allein die Windgeräusche, die sich im Vergleich zum Stahldachmodell ab 130 km/h zunehmend aufdringlicher ins Ohr drücken und so manche Unterhaltung anstrengend machen. Von Regengüssen, die auf die Textilhaube trommeln, gar nicht zu reden. Dafür legt sich das Verdeck bündig hinter den Rücksitzlehnen ab und lässt dabei auch den Gepäckraum unangetastet, der egal ob offen oder geschlossen, immer 284 Liter fasst. Auch wenn dieser durch die kleine Luke nur schlecht zu beladen sind.

Genug gemäkelt: Stoffmütze zurück, Sonnenbrille auf und auf Knopfdruck gestartet. In unserem Fall war es der bekannte 1,5-Liter-Vierzylinder-Benziner mit 150 PS (110 kW), der auch schon die Top-Motorisierung darstellt. Ein Frischluft-Fun-Fahrzeug könnte zwar gut und gerne noch einen Tick mehr Leistung vertragen, doch macht der 1.5 TSI seine Sache ganz ordentlich. Gekoppelt an ein 7-Gang-DSG-Automatikgetriebe kann er mit 9,4 Sekunden auf Tempo 100 und 203 km/h in der Spitze auch schon recht flott werden.

Die liebste Gangart des offenen Viersitzers allerdings ist das Gleiten um die 90 km/h. Zumal der Turbobenziner dabei auch noch zwei Zylinder still legen kann, was sich letztlich an der Tanke auszahlt. Zwar lag unser Durchschnittsverbrauch am Ende gut anderthalb Liter über den angegebenen 6,4 Litern nach WLTP. Doch ist das für ein mehr als 1,5 Tonnen schweres Fahrzeug ein guter Wert und den Fahrspaß allemal wert.

Im Übrigen sind die wenigsten Cabrios für die schnelle Autobahnhatz oder wilde Kurverei gedacht, sondern für die entspannte Landpartie. Was dem norddeutschen Open-Air-SUV vortrefflich gelingt, mit abgesenkten Fenstern wirbel-wild, ausgefahren stets mit einer frischen Brise über dem Scheitel. So unaufgeregt zuverlässig wie der Antrieb verhält sich auch das sportlich getrimmte Fahrwerk. Der Wagen federt spontan und direkt ein und die präzise Sportlenkung (R-Line) gibt ein gutes Feedback, so dass auch schnell gefahrene Kurven mit leichtem Untersteuern sicher absolviert werden.

In punkto Sicherheit ist das Cabrio auf dem neuesten Stand. Versteifungen im Frontscheibenrahmen, der seitlichen Karosserie und in den Türen sollen einen Aufprall ebenso sicher absorbieren wie im geschlossenen SUV. Im Falle eines Überschlags schießen zwei Stahlplatten hinter den Fondkopfstützen heraus und schützen die Köpfe der hinteren Passagiere.

Auch an Fahrassistenten mangelt es nicht, wenn auch die meisten nur gegen Aufpreis zu bekommen sind. Serienmäßig immer mit an Bord ist allerdings die Umfeldbeobachtung Front Assist inklusive Kollisionswarner, City-Notbremse, Insassenschutzsystem und Fußgängererkennung sowie das Spurhaltesystem Lane Assist. Letzteres lässt sich gegen Aufpreis zum teilautonomen Travel Assist mit eigenständigen Lenk-, Brems- und Beschleunigungsfunktionen sowie der vorausschauende Tempo- und Distanzregelung aufrüsten.

Die Preise für das T-Roc Cabriolet mit dem stärkeren Vierzylinder-Benziner, der im Konfigurator nur in der R-Line-Ausführung angeboten wird, starten ab 38.145 Euro. Mit den zahlreich verbauten Optionen hüpfte unser Testwagen aber auch ganz locker über die 50.000-Euro-Hürde. (aum/Frank Wald)

Daten VW T-Roc Cabriolet R-Line 7-Gang-DSG

Länge x Breite x Höhe (m): 4,29 x 1,81 x 1,53

Radstand (m): 2,63

Antrieb: 4-Zyl.-Benziner, 1498 ccm, Frontantrieb, 7-Gang-DSG

---

Systemleistung: 110 kW / 150 PS  
Max. Drehmoment: 250 Nm bei 1500-3500/min  
Höchstgeschwindigkeit: 203 km/h  
Beschleunigung 0 auf 100 km/h: 9,4 Sek.  
WLTP-Durchschnittsverbrauch: 6,4 Liter  
CO<sub>2</sub>-Emissionen: 144 g/km (WLTP)  
Energieeffizienzklasse: A  
Emissionsnorm: 6d-ISC-FCM  
Leergewicht (EU)/ Zuladung: min. 1546 kg / max. 364 kg  
Kofferraumvolumen: 320-1290 Liter  
Basispreis: 38.145 Euro  
Testwagenpreis: 50.405 Euro

---

## Bilder zum Artikel



VW T-Roc Cabriolet.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Frank Wald



VW T-Roc Cabriolet.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Frank Wald



VW T-Roc Cabriolet.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Frank Wald



VW T-Roc Cabriolet.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Frank Wald



VW T-Roc Cabriolet.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Frank Wald



VW T-Roc Cabriolet.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Frank Wald

---



VW T-Roc Cabriolet.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Frank Wald



VW T-Roc Cabriolet.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Volkswagen



VW T-Roc Cabriolet.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Volkswagen



VW T-Roc Cabriolet.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Volkswagen



VW T-Roc Cabriolet.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Volkswagen

---



VW T-Roc Cabriolet.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Volkswagen



VW T-Roc Cabriolet.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Volkswagen



VW T-Roc Cabriolet.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Volkswagen



VW T-Roc Cabriolet.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Volkswagen

---