
Prototypenfahrt Volkswagen T-Cross: Ein Hauch von Abenteuer

Von Jens Meiners

Während es immer schwieriger wird, außerhalb designierter Off-Road-Areale ins Gelände zu fahren und in Westeuropa kaum noch ein Bergpass existiert, der nicht asphaltiert ist, wächst der Wunsch nach Autos fürs Gelände. Das Bedürfnis nach Freiheit und Abenteuer äußert sich in Crossover-Fahrkonzepten, die das konventionelle Modellprogramm bei immer mehr Marken ergänzen und teilweise auch ersetzen. Mit dem Volkswagen T-Cross stößt jetzt auch Volkswagen ins Segment der kleinen Crossover vor.

Die teilweise abgeklebten Prototypen lassen deutlich erkennen, dass der T-Cross nochmals kompakter ist als der noch frische T-Roc. Es handelt sich bei ihm um ein Crossover-Modell, das mit dem Polo eng verwandt ist, während der T-Roc einem höhergelegten und abgewandelten Golf entspricht. Die Abmessungen: Nur 411 cm Länge, aber beträchtliche 156 cm Höhe. Es ist gar nicht so einfach, das in eine attraktive Formensprache zu übersetzen.

Der Mannschaft um VW-Chefdesigner Klaus Bischoff ist es gelungen: Front und Heck sind von horizontalen Linien geprägt, die A-Säule ist "schnell und die C-Säule solide und aufrecht. Von vorn wirkt der T-Cross bullig, hinten sind die Rückleuchten durch einen breiten Reflektor verbunden. Seine Radgrößen liegen zwischen 16 und 18 Zoll, die Scheinwerfergraphik ist aggressiv: Man wollte ein "Durch-die-Wand-Feeling" erzeugen, sagt ein Entwickler.

Dazu passen auch die Motoren: Zur Auswahl steht eine Palette drehmomentstarker Turbomotoren. Den Einstieg bilden zwei 1,0-Liter-Dreizylinder mit 95 bzw. 115 PS, stärkste Maschine ist ein 1,5-Liter-Vierzylinder mit stolzen 150 PS. Und am effizientesten ist der drehmomentstarke 1,6-Liter-TDI mit 95 PS. Den Einstiegs-Ottomotor gibt es nur mit Handschaltung, das 150-PS-Aggregat nur mit 7-Gang-Doppelkupplungsautomat. Der mittlere Benziner und der Diesel sind jeweils mit beiden Getrieben verfügbar.

Der solide Eindruck wird bei einer ausgiebigen Fahrt im Prototypen, einem Diesel mit Automatik, perfekt untermauert: Der Selbstzünder schiebt kraftvoll an und liefert auch im mittleren Geschwindigkeitsbereich ausreichend Dampf, um Überholmanöver sicher abzuschließen. Das Getriebe schaltet die Gänge flott durch. Bei 95 PS wachsen die Bäume natürlich nicht in den Himmel: Besondere Faszination verströmt dieser Antrieb nicht, dafür darf man von Realverbräuchen ausgehen, die zwischen 4 und 5 Litern pro 100 Kilometer liegen. Wer braucht da einen Elektroantrieb? Der T-Cross nicht, und deshalb gibt es auch keinen.

Das aufwendige Fahrwerk bietet erhebliche Reserven, der T-Cross liegt trotz des im Vergleich zum Polo höheren Schwerpunkts gut auf der Straße. Das Fahrwerk ist angenehm straff, aber nicht unkomfortabel abgestimmt, und die Sitze bieten auch auf längeren Strecken hohen Komfort. Gefallen hat uns die präzise Lenkung. Ganz klar: VW kann es noch, und die MQB-Plattform ist in diesem Segment einfach führend.

Komfortabel sitzt man auch hinten: Die Rückbank ist in der Längsrichtung verschiebbar ausgeführt, und so kann entweder der Kofferraum auf 455 Liter erweitert werden - oder sie wird nach hinten verschoben, wobei der Knieraum auf Mittelklasse-Ausmaße wächst. Auch dann bleiben immer noch 385 Liter Raum für Gepäck. Wird die Rückbank komplett

umgelegt, passen 1281 Liter in den T-Cross.

Neben zahlreichen Assistenzsystemen, die den potentiell unaufmerksamen Fahrer überwachen und umgarnen, wird es auch eine digitale Instrumentierung und aufwendige Infotainment-Systeme geben. Vier USB-Anschlüsse und eine kabellose Ladevorrichtung für das unvermeidliche Mobiltelefon tragen dem Bedürfnis der Kundschaft nach permanenter Vernetzung Rechnung. Und "die Songs der Smartphone-Mediathek oder der Streamingdienste", verkündet Volkswagen, "werden auf Wunsch via 'Beats'-Soundsystem wiedergegeben." Tatsächlich gibt es aber auch noch ein Radio.

Mit verschiedenen Ausstattungsniveaus, modern gestalteten Sitzpolstern und farbenfrohem Dekor auf der Armaturentafel können die Kunden dieses Volkswagen ihrer Individualität auf vielfache Weise Ausdruck verleihen. Sie müssen sich dabei allerdings auf befestigte Wege beschränken: Den T-Cross, dessen Formensprache von Off-Road-Romantik geprägt ist, wird es nicht mit Allradantrieb geben.

Im Oktober 2018 soll er auf den Markt kommen; die Preise werden wohl bei knapp 18 000 Euro beginnen.(ampnet/jm)

Bilder zum Artikel



Volkswagen T-Cross Prototyp.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Volkswagen



Volkswagen T-Cross Prototyp.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Volkswagen



Volkswagen T-Cross Prototyp.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Volkswagen



Volkswagen T-Cross Prototyp.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Volkswagen



Volkswagen T-Cross Prototyp.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Volkswagen



Volkswagen T-Cross Prototyp.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Volkswagen



Volkswagen T-Cross Prototyp.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Volkswagen



Volkswagen T-Cross Prototyp.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Volkswagen
