Fahrbericht VW T-Roc Cabriolet: Die Tradition wird fortgesetzt

Von Jens Riedel, cen

VW steht mit Käfer, Golf und New Beetle in einer langen Cabrio-Tradition. Doch die Nachfrage nach offenen Autos hat zumindest in Europa stark nachgelassen. Nicht nur Golf und Beetle „oben ohne“ sind inzwischen fast unbemerkt vom Markt verschwunden. Doch im Gegensatz zu anderen Marken bekennen sich die Wolfsburger zu ihrem Erbe und bringen den T-Roc als Cabriolet. Ein SUV als Cabrio? Das hat Land Rover einmal mit dem Evoque vorgemacht – und mit dem Wechsel auf die zweite Modellgeneration wieder gelassen. Ob dem kleinen Wolfsburger mehr Fortune beschert ist?

Die Anlagen dafür sind jedenfalls vorhanden, kommt doch auch der zweitürige T-Roc aus dem ehemaligen Cabrio-Standort von Karmann in Osnabrück. Der Auftritt gefällt, auch wenn hier nicht klassische Eleganz, sondern moderne Robustheit den Stift führt. Aufpreispflichtige 18-Zoll-Räder, leicht ausgestellte Kotflügel und die schwarze Plastikbeplankung an Front, Heck, Radhäusern und Seitenschwellern verleihen dem Frischluft-T-Roc einen selbstbewussten Auftritt. Die Linienführung des weit nach hinten gezogenen Stoffverdecks mit dem kurzen Kofferraum (inklusive Heckbürzel) verkörpert hingegen klassischen Cabrio-Bau.

Da Cabrios – wie gesagt – nicht mehr en vogue sind, macht es VW dem Käufer relativ einfach. Es gibt zwei Motoren und eine Basis- sowie eine R-Line-Ausstattung, letztere aber nur in Kombination mit dem größeren 150-PS-Motor. Der kleine 1,0-Liter-Dreizylinder ist für das genussvolle Cruisen aber völlig ausreichend. Er mobilisiert 115 PS (85 kW) und liefert ein maximales Drehmoment von 200 Newtonmetern. Das Triebwerk erfreut durch Laufruhe und einen für seine Bauart untypisch zurückhaltenden Klang. Die Elastizität ist erstaunlich. Ganz im Sinne einer genussvollen und entspannten Oben-ohne-Ausfahrt lässt sich der T-Roc sehr untertourig bewegen. In unserem Fall war es nicht selten, dass die Schaltempfehlung gleich einen Sprung in den übernächsten Gang empfahl – und das, obwohl wir ohnehin höhere Drehzahlen gemieden haben. Nur bergan hat der kleine Motor dann doch so seine Mühe, denn munter wird der Motor erst oberhalb von 3000 Umdrehungen in der Minute.

Bis 140 km/h herrscht Ruhe

Das Stoffverdeck schirmt die Insassen akustisch recht gut vor dem Fahrtwind ab. Erst jenseits von 140 km/h wird es spürbar lauter im Auto. Die adaptive Geschwindigkeitsregelanlage erlaubt in Kombination mit dem Spurhalteassistenten 20 Sekunden freihändiges Fahren, ehe eine erste Warnung erfolgt. Dann dauert es immer noch weitere 25 Sekunden, bis der T-Roc dem Fahrer die Grenzen aufzeigt. Die Deaktivierung der Fahrhilfen erfolgt mit einem ungewöhnlich ruppig mahnenden Bremseingriff. Da versteht VW keinen Spaß.

Da das Verdeck in einem separaten Fach zwischen Rückenlehnen und Gepäckabteil verschwindet, steht offen wie geschlossen gleich viel Kofferraumkapazität zur Verfügung. Bei Bedarf lassen sich die beiden Lehnen per Bowdenzug vom Heck aus umklappen. Die Größe der Durchreiche ist naturgemäß wegen der notwendigen Karosserieversteifung und des Verdeckfachs etwas eingeschränkt, und die flach gelegten Sitze weisen eine Wölbung auf, so dass keine ebene Ladefläche entsteht. Aber ein Cabrio will auch keine Limousine sein, geschweige denn ein Kombi. Alles in allem ist das vorhandene Stauvolumen ausreichend und praxisgerecht. Apropos praxisgerecht. Das Windschott landet bei

Nichtgebrauch im Unterbodenfach.

Wer zu zweit offen fährt, der sollte zum Windschott greifen, denn hinter dem Rücken tobt sich gerne der Wind etwas aus. Das Einstecken in die vier Aufnahmelöcher und vor allem das Wiederherausnehmen ist allerdings etwas schwierig. Vorausgesetzt vorne sitzen nicht allzu langbeinige Menschen, geht es auf den beiden Rücksitzen recht kommod zu. Sie sind körperbetont geformt und bieten eine erfreulich lange Beinauflage. Auch bei geschlossenem Dach bleibt genug Luft nach oben. Ablagen gibt es aber nicht, dafür aber eine separate Lüftungsdüse und zwei USB-C-Anschlüsse.

Unser Testexemplar steht exemplarisch für den neuen Fokus im Automobilbau. Das digitale Cockpit ist zwar ein hochmodernes Extra, kann aber nicht darüber hinwegtäuschen, dass der T-Roc mit Hartplastik ausgekleidet ist. Das Infotainmentsystem ist up to date und macht den CD-Player überflüssig. Dafür stört nun im Handschuhfach ein nicht genutzter Platz mit einer Blindblende. Dort hat VW üblicherweise das Abspielgerät hingepackt. Und aufpassen sollten auch alle, die noch ohne USB-C-Kabel leben. Zwar hat der T-Roc gleich vier entsprechende Steckdosen zu bieten – mehr aber eben auch nicht. Danach kommt aber dann auch nur noch der klassische Zigarettenanzünder als Alternative (für einen USB-Adapter).

Extras für über 10.000 Euro

Und da wir schon einmal dabei sind: Wir haben nichts gegen peppige Innenräume und Kurkumagelb steht dem T-Roc Cabrio als Karosseriefarbe ausgezeichnet. Dass VW darin aber noch nahezu alle Blenden im Interieur getaucht hat, ist in unseren Augen ob der Farbwucht grenzwertig. Für uns hätte beispielsweise die gelbe Instrumenteneinfassung und vielleicht noch die Einrahmung der Mittelkonsole als Farbtupfer vollends genügt. Aber über Geschmack lässt sich ja bekanntlich nicht streiten.

Mit der Farbe Kurkumagelb, 18-Zoll-Rädern, Fahrprofilauswahl und Assistenzpaket „Plus“, Navigationssystem inklusive Hotspot, Parklenkassistent, beheizbarem Lenkrad und besagtem Digital-Cockpit sowie einigen weiteren Extras landet der von uns gefahrene T-Roc als Cabrio bei über 37.700 Euro. Nahezu ein Drittel davon entfallen allein auf das Infotainment und die zusätzlichen Assistenzsysteme. Es bleibt also Luft nach unten, wenn es oben offen sein soll. 27.495 Euro ruft Volkswagen als Einstiegspreis auf. (ampnet/jri)

Daten VW T-Roc Cabriolet Style 1.0 TSI

Länge x Breite x Höhe (m): 4,27 x 1,81 x 1,52
Radstand (m): 2,63
Motor: 3-Zyl. 999 ccm
Leistung: 85 kW / 115 PS bei 5500 U/min
Max. Drehmoment: 200 Nm bei 2000–3500 U/min
Höchstgeschwindigkeit: 187 km/h
Beschleunigung 0 auf 100 km/h: k. A.
WLTP-Durchschnittsverbrauch: 6,3 l
CO2-Emissionen: 142 g/km (Euro 6d-Temp EVAP-ISC)
Testverbrauch: 7,3 l / 100 km
Leergewicht / Zuladung: min. 1487 kg / max. 363 kg
Kofferraumvolumen: k. A.
Max. Anhängelast: 1300 kg
Basispreis: 27.495 Euro
Testwagenpreis: 37.715 Euro

Bilder zum Artikel

VW T-Roc Cabrio.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Volkswagen

VW T-Roc Cabrio.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Volkswagen

VW T-Roc Cabrio.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Volkswagen

VW T-Roc Cabrio.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Volkswagen

VW T-Roc Cabrio.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Volkswagen

VW T-Roc Cabrio.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Volkswagen

VW T-Roc Cabrio.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Volkswagen

VW T-Roc Cabrio.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Volkswagen

VW T-Roc Cabrio.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Volkswagen

VW T-Roc Cabrio.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Volkswagen

VW T-Roc Cabrio.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Volkswagen

VW T-Roc Cabrio.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Volkswagen

VW T-Roc Cabrio.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Volkswagen

VW T-Roc Cabrio.

Foto: Auto-Medienportal.Net

VW T-Roc Cabrio.

Foto: Auto-Medienportal.Net

VW T-Roc Cabrio.

Foto: Auto-Medienportal.Net

VW T-Roc Cabrio.

Foto: Auto-Medienportal.Net

VW T-Roc Cabrio.

Foto: Auto-Medienportal.Net

VW T-Roc Cabrio.

Foto: Auto-Medienportal.Net

VW T-Roc Cabrio: Das Windschott kommt ins Unterflurfach.

Foto: Auto-Medienportal.Net

VW T-Roc Cabrio 1.0 TSI.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Volkswagen