
Vorstellung VW T-Roc: Fit für die nächste Million

Von Frank Wald

Der VW T-Roc ist eine dieser typischen VW-Erfolgsgeschichten: 2017 ohne Vorgänger im Segment später als die meisten Wettbewerber gestartet, rollt der Wagen das Feld der kompakten SUV binnen kurzer Zeit von hinten auf. Mit mehr als eine Million Verkäufen in den letzten vier Jahren, 180.000 davon in Deutschland, hat sich der Crossover, seit Ende 2019 um die sportliche R-Variante und im Frühjahr 2020 um ein Cabrio erweitert, inzwischen zur festen Größe im Wolfsburger Modellprogramm entwickelt. Entsprechend behutsam fielen zur Modell-Halbzeit die Veränderungen aus. Die neue Preisliste beginnt ab 23.495 Euro, das Cabrio ist knapp 3000 Euro teurer.

Von außen scheint wie üblich auf den ersten Blick vieles vertraut. Auffälligste Neuerungen sind die nun serienmäßigen LED-Scheinwerfer, abgedunkelte Heckleuchten, eine (optionale) Lichtleiste im Kühlergrill sowie neue (Zweifarb-)Lackierungen und Aluräder von 17 bis 19 Zoll. Daneben wurde aber vor allem an der kritikwürdigen Wertigkeit der Materialien und Haptik gearbeitet sowie die Assistenz- und Infotainment-Systeme auf den neuesten Stand gebracht. So „fühlt“ sich der T-Roc dank neuer und unterschäumter Oberflächen auf Instrumententafel, Türverkleidungen und Armauflagen nun besser an. Es gibt neue Lenkräder und das „Digital Cockpit“ mit 8-Zoll großem TFT-Farbdisplay dahinter ist ab sofort immer ab Werk an Bord. Gegen Aufpreis (oder Serie in Style und T-Roc) brilliert es mit zusätzlichen Funktionen auch in 10,25-Zoll-Format.

Auch die Displays des Infotainment-Systems sind neu im Stil von Tablets auf der Instrumententafel platziert. Die Größen der Touchscreens reichen hier von 6,5 Zoll in der Basis über 8 Zoll in den Ausstattungen „Style“ und „R-Line“ bis zur Top-Variante „Discover Pro“ mit 9,2 Zoll-Display, die darüber hinaus Verkehrszeichen in Echtzeit anzeigt und die intuitive Sprachbedienung beherrscht. Der Einsatz der aktuellen Generation des modularen Infotainmentbaukastens (MIB3) ermöglicht außerdem VWs Online- und Service-Dienste (WeConnect plus), Zugriff auf Streaming-Dienste sowie eine cloudbasierte Personalisierung. Selbst die Smartphone-Anbindung via Android Auto oder Apple CarPlay gelingt gegen Aufpreis nun kabellos. Und weil der T-Roc im (technischen) Kern ein höhergelegter Golf ist, dürfen natürlich auch die viel gescholtenen berührungssensitiven Schieberegler nicht fehlen. Hier steuern die „Touch-Slider“ die Temperatur- und Gebläse-Einstellungen, alle übrigen Funktionen der Klimaautomatik und die Sitzheizung lassen sich per Touchscreen bedienen.

Motoren und Antriebe wurden hingegen nicht angetastet – was auch jegliche Art von Elektrifizierung vorerst ausschließt. So bleibt es auf Benziner-Seite beim 1,0-Liter-Dreizylinder-Turbo mit 110 PS (81 kW) sowie den beiden Vierzylinder-Turbos mit 1,5 Liter Hubraum und 150 PS (110 kW) und 2,0 Liter und 190 PS (140 kW), letzterer serienmäßig mit Allradantrieb. Die Dieselmotoren stellen die beiden 2-Liter-Aggregate mit 115 PS (85 kW) und 150 PS (110 kW), auch hier letzterer, allerdings gegen Aufpreis, mit Allradantrieb zu haben. Der 4Motion-Antrieb ist im Topmodell T-Roc R mit 300 PS (221 kW) Leistung wiederum immer dabei, ebenso wie das 7-Gang-DSG-Getriebe, ein Sportfahrwerk und Hochleistungsbremsen. Das T-Roc Cabrio muss sich dagegen weiterhin mit dem Einstiegsmotor und dem 150-PS-Benziner begnügen.

Dafür wurde die Sicherheits- und Komfortausstattung des Golf-SUV aufgepeppt, respektive dem Niveau seiner Wettbewerber Hyundai Kona, Opel Mokka oder auch dem Konzernbruder Skoda Karoq angeglichen. Neben der stets serienmäßigen Umfeldbeobachtung Front Assist inklusive City-Notbremse, Insassenschutzsystem und Fußgängererkennung sowie dem Spurhaltesystem Lane Assist kann der T-Roc gegen Extra-Euros ab sofort auch mit dem Matrix-LED-Licht, teilautonomen Travel Assist mit eigenständigen Lenk-, Brems- und Beschleunigungsfunktionen oder der

vorausschauende Tempo- und Distanzregelung bestellt werden. Auch ein Ein- und Ausparkroboter für Längs- und Querparklücken ist jetzt gegen Aufpreis zu haben. In Sachen Komfort findet sich die elektrisch öffnende und schließende Heckklappe inklusive Bedienung per Fußschwenk im Angebot.

Apropos: Wer es ein wenig komfortabler möchte, sollte die Basisausstattung überspringen und die zweite Ausstattung „Life“ wählen, in der wenigstens Mittelarmlehnen vorhanden und über ein Multifunktionslenkrad aus Leder Bedienelemente und Assistenzsysteme bequem steuerbar sind. Außerdem können Smartphone-Apps integriert werden, ein Parklenkassistent übernimmt das Einparken und schicke Leichtmetallräder sind auch schon dran – wenn auch nur 16 Zoll groß. In VWs neu zugeschnittener Ausstattungsstruktur hat der Kunde eine Abteilung darüber die Wahl zwischen einer eher komfortorientierten „Style“-Variante mit 10,25-Zoll-Cockpit-Display, Chromapplikationen, Ambientebeleuchtung, Velours-Sitzen, Dekorblenden und Ziernähten oder der „R-Line“ mit Sportsitzen, Sportfahrwerk, Progressivlenkung sowie jede Menge weiterer Sportabzeichen außen wie innen.

Einfacher (aber auch teurer) fällt die Entscheidung beim T-Roc Cabrio, ist der einzige im Markt verbliebene offene SUV-Viersitzer doch ohnehin nur in diesen beiden Varianten erst ab 31.850 Euro zu haben, also knapp 3000 Euro mehr als ein gleich motorisierter T-Roc mit Style-Ausstattung. Darüber hinaus gibt's dann noch das Design-Paket „Black Style“, das ein Auswahl an schwarzen Designelementen für Dachreling, Außenspiegelkappen, Kühlergrill, Seitenschwellern, Abgasendrohrblenden sowie schwarze 18-Zoll-Aluräder bereit hält.

Wer es richtig (T-)rocken will, muss statt R-Line natürlich zum Original greifen. Der T-Roc R, der erst Anfang nächsten Jahres in den Verkauf geht, zeigt seine Ausnahmestellung nicht nur durch Leistung und Performance, sondern auch optisch, akustisch und in der Wahl seiner Ausstattung. So sprintet das 300-PS-SUV in 4,9 Sekunden auf Tempo 100, erhellt die Nacht serienmäßig mit LED-Matrix-Scheinwerfern und ist schon von Weitem an den senkrechten Tagfahrlichter zu erkennen. Ganz dicht dran springen der schwarze Kühlergrill, die Lufteinlässe mit Lamellen, verchromten Doppelendrohre, abgedunkelte Scheiben sowie die Türschweller in Wagenfarbe ins Auge. Top-Sportsitze, Sport-Lederlenkrad mit R-Taster zum Scharfstellen aller Fahrsysteme, Edestahlpedale, blaue Ambientebeleuchtung sowie schwarze Applikationen und Blenden machen den Innenraum zur Mucki-Bude. Und für den markanten Sound sorgt optional eine Akrapovic-Titanabgasanlage. (aum/fw)

Bilder zum Artikel



Der VW T-Roc Cabrio, R und R-Line (von links).

Foto: Autoren-Union Mobilität/VW



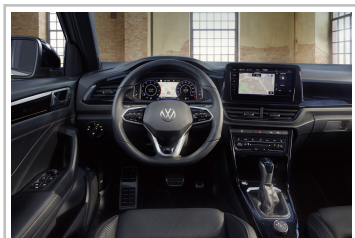
VW T-Roc R-Line.

Foto: Autoren-Union Mobilität/VW



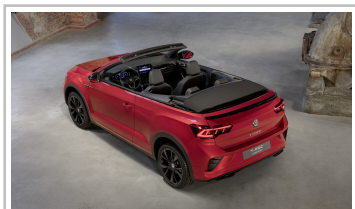
VW T-Roc R-Line.

Foto: Autoren-Union Mobilität/VW



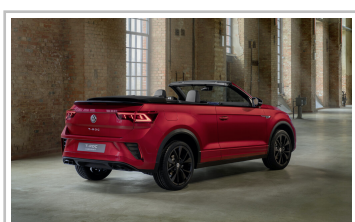
VW T-Roc R-Line.

Foto: Autoren-Union Mobilität/VW



VW T-Roc Cabrio.

Foto: Autoren-Union Mobilität/VW



VW T-Roc Cabrio.

Foto: Autoren-Union Mobilität/VW



VW T-Roc Cabrio.

Foto: Autoren-Union Mobilität/VW



VW T-Roc Cabrio.

Foto: Autoren-Union Mobilität/VW



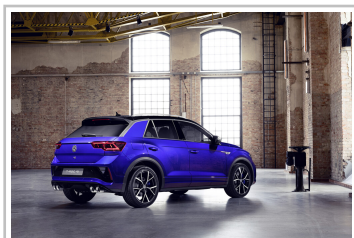
VW T-Roc R-Line.

Foto: Autoren-Union Mobilität/VW



VW T-Roc R.

Foto: Autoren-Union Mobilität/VW



VW T-Roc R.

Foto: Autoren-Union Mobilität/VW



VW T-Roc R.

Foto: Autoren-Union Mobilität/VW



VW T-Roc R.

Foto: Autoren-Union Mobilität/VW



VW T-Roc R.

Foto: Autoren-Union Mobilität/VW



VW T-Roc R und Autor Frank Wald.

Foto: Autoren-Union Mobilität/VW
