
Praxistest VW T-Roc R: Linientreuer Alltagssportler

Von Frank Wald, cen

Keine Frage, über Sinn und Unsinn eines Kompakt-SUV mit übermäßiger Power lässt sich nicht lang streiten. Einen VW T-Roc R mit 300 PS brauchen vermutlich die wenigsten. Den meisten wird der 4,24 Meter kurze Kraftprotz jedoch ein dickes Grinsen bescheren – und das nicht nur wegen seinen sportlichen Tugenden. Allerdings auch ein großes Loch im Portemonnaie. Nach der Überarbeitung schrammt der Basispreis knapp unterhalb der 50.000-Euro-Marke. Wer es gern farbig hätte, ist drüber. Dafür gäbe es auch schon zwei Einstiegs-T-Roc mit 110-PS-Turbobenziner.

Aber auch nur die halbe Freude. Mit unveränderter Leistung hat das erst im Herbst 2019 eingeführte Power-SUV auch nach dem Facelift nichts von seiner Spritzigkeit verloren und macht bei jedem Antritt Freude. Im besten Fall, respektive mit ausgeschaltetem ESP und Launch Control, schnellt der gut 1,5 Tonnen schwere Wagen in 4,9 Sekunden aus dem Stand auf Tempo 100. Wobei es nicht zwingend den Katapultstart braucht, um schnell unterwegs zu sein. Die 400 Newtonmeter Drehmoment, die das 2-Liter-Turboaggregat ab 2000 bis weit über die 5000 Touren entwickelt, schieben unablässig voran und lassen dem T-Roc(e)R in keiner Situation die Luft ausgehen, sei es bei Überholmanövern auf der Landstraße, Zwischenspurts aus dem Drehzahlkeller heraus oder auf den Beschleunigungsstreifen der Autobahn. Ebenso flott und spielend sind die 200 km/h erreicht. Allerdings sollte man dafür besser selbst zu den Schaltwippen hinterm Lenkrad greifen. Das an sich flüssig schaltende 7-Gang-Doppelkupplungsgetriebe nervt nämlich hier und da mit verzögerten Gangwechseln oder unmotivierten Gedenksekunden.

Die Gesichter entspannen lässt hingegen die direkte Progressivlenkung und das optional verbaute adaptive Fahrwerk, das den Spagat zwischen Komfort und Sport per Fingertipp ermöglicht. Denn neben der beeindruckenden Längs- überzeugt der Power-T-Roc auch in punkto Querbesehleunigung mit Linientreue. Einmal die R-Taste im Lenkrad gedrückt und ein spürbarer Ruck geht durchs Auto, Dämpfer und Federn straffen sich, die Lenkung wird geschärft und die Pneu auf den Asphalt getackert. Ohne dass der T-Roc nun den harten Hund rauskehrt. Im Gegenteil, mit einer ausgewogenen Balance aus kontrolliertem Geradeauslauf und authentischem Feedback entsteht ein präzises Handling, unterstützt von einem leicht hecklastigen Allradantrieb, mit dem man sich gefühlt schon nach wenigen Kilometern und Kurven eher in einem sportlichen Crossover wähnt. Was der auf der Golf-Plattform aufbauende T-Roc ohnehin schon immer eher als SUV war – mag er auch noch so viele Offroad-Modi-Drehschalter auf dem Mittelunnel anbieten. Mit 15,8 Zentimeter Bodenfreiheit wird aus dem Schönwetter-Allradler einfach kein Geländegänger.

Dafür kann der T-Roc R auch Alltag. Die Sportsitze sind entgegen ihrer Bezeichnung äußerst bequem, geben auch größeren und gewichtigeren Menschen ausreichend Platz. Und auch auf der Rückbank sitzen zwei Menschen gut. Allein die Kniefreiheit ist hier nicht ganz so üppig. Es gibt reichlich Ablagen, inklusive induktiver Ladefläche fürs Handy, und der Kofferraum fasst 392 bis 1237 Liter Gepäck. Sogar eine Anhängerkupplung, um bis zu 1900 Kilogramm (bei 8 Prozent Steigung) schwere Hänger zu ziehen, gäbe es gegen Aufpreis.

So trägt der T-Roc R denn auch seine sportlichen Qualitäten weder außen noch innen zur Schau. Abgesehen von den üblichen Retuschen an Frontscheinwerfern und Heckleuchten, einer durchgehenden Chromleiste im Kühlergrill, unterbrochen vom neu gestalteten Markenlogo, hat auch das Facelift keine neuen Leistungsabzeichen gebracht. Am Heck springen noch das in die Mitte gewanderte R-Logo ins Auge ebenso wie die vier Endrohre der Titan-Sportabgasanlage von Akrapovic – sofern man denn bereit ist, rund

4000 Euro für röhrenden Sound inklusive simulierten Zwischengas-Sprotzern hinzulegen.

Auch das Interieur unterscheidet sich nicht groß von den zivileren Versionen. Wie bei diesen wurde auch im T-Roc R die Qualität der Materialien mit dem Facelift leicht aufgewertet. So gibt es nun aufgeschäumte Oberflächen im Instrumententräger und Türinnenflächen, Armauflagen mit Kunstleder und blauen Nähten oder auch das Lenkrad mit perforiertem Lederbezug. Dennoch findet sich im unteren Bereich immer noch viel Hartplastik, ebenso an den Türblenden, im Mitteltunnel oder an den A-Säulen. Auch die optionalen Blenden in (blauer) Wagenfarbe machen zwar optisch was her, der Klopfest entlarvt sie aber auch nur als Kunststoffbesatz. Mag der T-Roc R am Ende seine Mainstream-Herkunft nicht verbergen können, angesichts des hohen Preises wäre auch für ein sportliches Derivat des Brot-und-Butter-SUV eine exklusivere Materialauswahl und Finish angebracht.

Knapp 4000 Euro mehr verlangt VW für die Überarbeitung der überhaupt erst vor zwei Jahren eingeführte R-Variante. Allerdings gibt's dafür ab Werk auch eine Menge mehr. Neben dem (bedienungsfreundlichen) digitalen Cockpit und dem (nervigen) kapazitiven Lenkrad wurde die Serienausstattung unter anderem um LED Matrixscheinwerfer mit Fernlichtregulierung, Abstandstempomat, Spurhalte- und Parklenkassistent sowie Navisystem, Progressivlenkung und elektrischer Heckklappe mit Sensorsteuerung erweitert. Auf der Aufpreisliste, respektive, vor der Tür steht der Wagen unter anderem mit glanzgedrehten 19-Zoll-Alurädern (845 Euro), R-Abgasanlage (3975 Euro), adaptivem Fahrwerk DCC (1045 Euro), IQ-Drive-Assistenzpaket (625 Euro) und Soundsystem (500 Euro), womit sich der Preis langsam den 60.000 Euro nähert. (Frank Wald/cen)

Daten Volkswagen T-Roc R 4Motion

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-DSG

Gesamtleistung: 221 kW / 300 PS bei 5500 U/min

Max. Drehmoment: 400 Nm bei 2000–5200 U/min

Höchstgeschwindigkeit: 250 km/h

Beschleunigung 0 auf 100 km/h: 4,9 Sek.

WLTP-Durchschnittsverbrauch: 8,5 Liter

Effizienzklasse: E

CO₂-Emissionen: 194 g/km

Abgasnorm: Euro 6d-ISC-FCM

Kofferraumvolumen: 392-1237 Liter

Max. Anhängelast: 1900 kg

Leergewicht (EU)/ Zuladung: min. 1578 kg / max. 482 kg

Preis: 49.445 Euro

Testwagenpreis: 58.335 Euro

Bilder zum Artikel



VW T-Roc R.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Frank Wald



VW T-Roc R.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Frank Wald



VW T-Roc R.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Frank Wald



VW T-Roc R.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Frank Wald



VW T-Roc R.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Frank Wald



VW T-Roc R.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Frank Wald



VW T-Roc R.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Volkswagen



VW T-Roc R.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Volkswagen



VW T-Roc R.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Volkswagen



VW T-Roc R.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Volkswagen



VW T-Roc R.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Volkswagen



VW T-Roc R.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Volkswagen
