

VW T-ROC

Alltagsheld mit innerer Reife

Text Daniel Riesen Technik Andrea Scuderi Fotos Raphael Hünerfauth



Für VW in der Schweiz war der T-Roc in den letzten Jahren das viertwichtigste Auto. Zur Verlängerung des Erfolgs wächst der SUV/Crossover in zweiter Generation bei der Wagenlänge und der Funktionalität.



Kraftvolle Front
und elegante Dach-
linie zeichnen
den neuen T-Roc aus.

Infotainment
im Format 12,9 Zoll.
Kluge Klimasteuerung
aus Nutzersicht.



Der Volkswagen T-Roc ist ein kompakter SUV, der dem S (also Sport) in der Bezeichnung Rechnung trägt. Und zwar Sportlichkeit im Sinn von Fahrdynamik, nun in zweiter Generation. Auf Testfahrt gefiel der T-Roc mit flinkem Handling und gefühlvoller Lenkung. Dank optionaler Adaptivdämpfung DCC bietet das Fahrwerk ein breites Spektrum von straff bis komfortabel. Allerdings steht der Testwagen auf schicken 20-Zoll-Rädern, mit viel Masse also, die über Kanten poltert.

Ein Alltagsauto muss natürlich mehr können, als lustvoll zu kurven oder sich geschickt durch städtische Hindernisparcours zu kämpfen. Die Qualität des Fahrgastraums und die Bedienung sind den meisten ebenso wichtig. Zur Qualität der Möblierung gingen die Meinungen im Testteam auseinander. «Früher gab die Ausstattung R-Line mehr her», fanden die einen, «alles sehr okay, wenngleich eher etwas trist», sagten andere. Ja, Hartplastik findet sich im unteren Bereich des Innenraums. Plastikleisten im Alulook oder matte Flächen in der Mittelkonsole mögen nicht sexy wirken, sind aber anderen Lösungen, beispielsweise Klarlack, in der Nutzung überlegen. Und die Textilbespannung des Armaturenbretts wirkt eher grob, schluckt aber Licht und Spiegelungen in der Windschutzscheibe perfekt.

Auch die Bedienbarkeit kennt subjektive Elemente, doch gibt es diesbezüglich beim Kompakt-Crossover wenig Raum für Kontroversen. Der T-Roc ist natürlich digital und vernetzt. Und dies in einer Art, die nicht überfordert, weil logisch und oft auch re-

Was im T-Roc nicht (mehr) drin ist



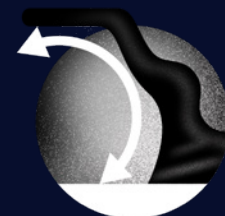
Kein Diesel mehr

In der Motorisierung des T-Roc hält es VW (zuerst) einfach: Es gibt zwei Mildhybrid-Benzinmotoren mit entweder 116 oder 150 PS. Der Selbstzünder hat auch hier ausgedient, die Versionen des 2.0 TDI sind im T-Roc zweiter Generation nicht verfügbar. Dafür folgen, teils noch dieses Jahr, weitere Antriebsvarianten: erstmals Vollhybride und wieder ein Allrad.



Kein Handschalter

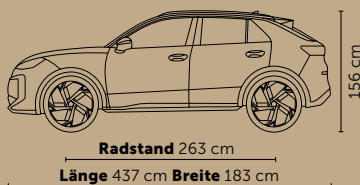
Die Motoren des neuen T-Roc kombiniert VW in jedem Fall mit einer 7-Gang-Doppelkupplungsautomatik. Die 6-Gang-Handschaltung (in Kombination mit den 1.0 und 1.5 TSI und 2.0 TDI) als günstigere Alternative fällt weg. Offizielle Einstiegspreise von unter 30 000 Franken sind für den T-Roc Vergangenheit.



Kein Cabrio mehr

Die Idee vom Freiluftfahrerlebnis auf dem Hochsitz, sprich einem offenen SUV, hatte nie einen leichten Stand. VW probierte es mit dem vergnüglichen T-Roc Cabriolet, doch für solche teuren Experimente (aus Sicht der Hersteller) sind die Zeiten zu ernst, ein offener T-Roc zeichnet sich in der zweiten Generation nicht mehr ab.

TECHNISCHE DATEN



Kofferraum: 475–1350 l
Reifen: 225/40 R20

Testfahrzeug

VW T-Roc: 5 Türen, 5 Plätze, ab 30 800 Fr.; T-Roc R-Line ab 41 000 Fr.; Testfahrzeug mit Optionen: 45 580 Fr.
Garantien: 2 Jahre; Rost: 12 Jahre; Mobilität (Wartung bei VW): 3 Jahre; Kilometer jeweils unbegrenzt
Importeur: Amag Import AG, Alte Steinhauserstrasse 12, 6330 Cham
volkswagen.ch

Technische Spezifikationen

Antrieb: 1,5-l-Vierzylinder-Turbobenzinmotor, Mildhybrid 48 V, maximal 110 kW (150 PS), maximal 250 Nm; Doppelkupplungsautomatik, Vorderradantrieb; Höchstgeschwindigkeit: 212 km/h
Gewicht: 1518 kg Leergewicht (Testfahrzeug: 1517 kg), Angaben inklusive 75 kg Fahrergewicht; Gesamtgewicht: 1980 kg; Anhängelast: 1500 kg; Tankinhalt: 50 l

Konkurrenz

Kia Sportage T-GDi, ab 34 750 Fr.
Nissan Qashqai, ab 38 390 Fr.
Škoda Kamiq oder Karoq, ab 36 380 respektive 39 730 Fr.

In der TCS-Autosuche lassen sich Autos aller Marken und Modelle vergleichen, in Bezug auf Technik und Preis sowie den über den Autolebenszyklus berechneten CO₂-Ausstoss:
tcs.ch/autosuche

Karosserie / Kofferraum

Im Vergleich zum Vorgänger ist der T-Roc um 12,2 cm gewachsen, schön in der Mitte zwischen T-Cross und Tiguan. Das Design wirkt nun dynamischer, zugleich ist es um zehn Prozent aerodynamischer. Der Kofferraum ist gross fürs Segment, bei umgeklappten Sitzen entsteht eine fast ebene Fläche.

Innenraum

Nüchtern eingerichtet, dafür sitzt alles auf Antrieb. Mehr Stimmung kommt nachts auf, dank gedämpftem Ambiente-licht. Praxistauglicher Bedienungsmix über Bildschirm sowie zahlreiche Tasten und Schalter.

Komfort

Die Sitze sind auch in der R-Line mit Kunststofftextil überzogen, Leder ist optional. Sie sind bequem, der Seitenhalt könnte etwas besser sein.

Fahreigenschaften

Lenkt und fährt mit einiger Agilität, fühlt sich mehr nach Kompaktwagen denn nach SUV an. Die Progressivlenkung verstärkt die Lust auf Kurvenfahrt. Die optionale Adaptivdämpfung DCC erweitert das Spektrum des Fahrwerks.

Motor / Antrieb

Der Testwagen war mit dem stärkeren der derzeit verfügbaren 1,5-l-Turbomotoren ausgestattet. Die 150 PS reichen für flottes Vorwärtskommen. Die 7-Gang-Automatik (auch per Schaltwippen bedienbar) schaltet geschmeidig. Oberhalb von 3000/min klingt der Vierzylinder angestrengt. Ohne Last schaltet der Motor aus Spargründen ab, bei wenig Last machen zwei Zylinder Pause.

Verbrauch / CO₂

Die 5,5 l je 100 km auf der TCS-RDE-Messrunde sind ein guter Wert. Bei weiteren Fahrten auf der Autobahn lassen wir einen Verbrauch von 6 l ab, auch dies ist verhältnismässig niedrig.

Sicherheit / Assistenz

Die maximalen fünf Sterne bei Euro NCAP. Der gemessene Bremswert ist okay, mehr nicht. Der adaptive Tempomat arbeitet geschmeidig, die Spurhaltung angenehm dezent. Die Parkhilfe findet auch offensichtliche Lücken nicht zuverlässig.

Preis / Leistung

Der Basispreis ist interessant (siehe Konkurrenz), die Topvariante R-Line ist mit Optionen kein Schnäppchen. Betriebskosten unauffällig, Servicekosten eher hoch. Bescheidene Werksgarantie.

TCS-MESSUNGEN

Fahrdynamik

Beschleunigung (0–100 km/h): 9,0 s
(Werk: 8,9 s)
Elastizität
60–100 km/h: 4,7 s
Wendekreis: 11,0 m
Bremsweg (100–0 km/h): 35,4 m

Testverbrauch

TCS-RDE-Strecke
Umgebungstemperatur: 14 °C
Gemischt: 5,5 l/100 km
Reichweite (TCS-RDE)
Rechnerisch: 909 km

WERKSANGABEN

Normverbrauch

Werk (WLTP): 5,7 l/100 km
CO₂-Emissionen: 130 g/km
CO₂, Schweizer Durchschn.: 111 g/km
Energieetikette (A–G): E

KOSTENBERECHNUNGEN

Servicekosten

Unterhalt	km / Monate	Std.	Kosten (Fr.)*
	30 000 / 24	1,8	634.–
Gesamtkosten Wartung 180 000 km:			
	15 000 km/Jahr	10,8	3808.–

* Inklusive Material, exklusive Flüssigkeiten.

Betriebskosten

km/Jahr	Rp./km	Fr./Monat	
		feste	variable
15 000	85	512.–	343.–
30 000	45	512.–	686.–

Stundenansatz für TCS-Berechnung:

145 Fr. (BFS)

TCS Autoversicherung

Jahresprämie (Fr.): 881.–
Offertenbeispiel für 36-jähriges TCS-Mitglied, wohnhaft in Bern, Haftpflicht inklusive Vollkasko, Jahreskilometerleistung von 10 000 Kilometern, Tiefgarage, Jahresprämie exklusive Abgaben.

Crossover im Coupé-Stil. Heckleuchten durchgängig, flammrotes Logo.



Gut nutzbarer und variabler, tiefer Kofferraum, hier ohne Zwischenboden.



Sogenannter Fahrerlebnisschalter in der Mittelkonsole. Für Fahrmodi und Lautstärke.

dundant aufgebaut, was heisst, dass unterschiedliche Bedienwege zum Ziel führen. Die Kacheln im grossen Infotainment-Bildschirm sind augenscheinend gross, nur die sehr praktischen Direktzugriffs-Icons (Shortcuts) sind kleiner als wünschbar, zumal jene in der unteren Leiste schwerer zu treffen sind, weil sich die Tatschhand nicht abstützen kann. Keine Klagen gibt es über die sinnvoll konfigurierbaren Anzeigen und das optionale Head-up-Display.

Lautstärke und Fahrmodi lassen sich haptisch einstellen, mit dem hübsch illuminierten «Fahrerlebnisschalter» in der Mittelkonsole. Sehr gut bedienbar sind auch die voneinander leicht abgesetzten Lenkradtasten, um Welten besser als die vorübergehend modischen Touchflächen. Sogar eine haptische Innovation findet sich im T-Roc mit der neuartigen Anordnung der Türöffner in den Armlehnen. So macht die Summe klug gewählter Details das Leben mit dem Crossover äusserst angenehm. o

+ Geschmeidige Bedienung
Variabler, grosser Kofferraum
Basispreis günstig
Shortcut für Deaktivierung des Tempowarners
Autobahnassistentz top
Memory-Parking

– Preis für die (bisherige) Topausführung recht hoch
Motorleistung mild, aber okay
Motorgeräusche über 3000/min angestrengt
Parkhilfe nur selten hilfreich

Bilder zum Volkswagen T-Roc und weitere Tests:
touring.ch/auto

Fotos: ef. zvg



Škoda elektrisch gross

Für maximalen Raumbedarf griffen Škoda-Kunden bislang zum Kodiaq. Der allerdings fährt mit Verbrennungsmotor(en). Hier ergänzt der batterieelektrische Peaq die Modellpalette der tschechischen Marke. Mit 4,87 m ist der Peaq länger als der Kodiaq. Heck- oder Allradantrieb, 150, 210 oder 220 kW Motorleistung, zwei Batteriegrössen.



Insektenreiniger im Test

Wie kriegt man die Windschutzscheibe sauber? In einem Labor- und Praxistest untersuchte der TCS neun Insektenreiniger auf Reinigungsleistung, aber auch auf Menschen-, Material- und Umweltverträglichkeit. Drei Produkte schafften die Einstufung «sehr empfehlenswert», ein Spray nur ein «bedingt empfehlenswert».

tcs.ch/insektenentferner

TCS VERKEHRS-RECHTSSCHUTZ

Wir setzen uns für Ihr Recht ein

Kommt es im Strassenverkehr zu einer rechtlichen Auseinandersetzung, stösst man ohne Hilfe schnell an seine Grenzen. Mit dem TCS Verkehrsrechtsschutz können Sie auf die Unterstützung erfahrener Anwälte und Juristen zählen. Sie begleiten Sie bis zur Lösung des Falls und setzen sich für Ihre Rechte ein.



Handeln Sie jetzt, um im Falle eines Rechtsstreits gewappnet zu sein:
tcs.ch/verkehr