
Vorstellung VW T-Cross: Die Wolfsburger können es noch

Von Jens Meiners

Das beginnende Jahr ist für Volkswagen ein Jahr großer Pläne und Umbrüche: Das Debüt der ersten vollelektrischen ID-Modelle steht bevor, eingeläutet wurde das Elektro-Kapitel durch einen Auftritt von Professor Günther Schuh, dem Vater des elektrischen Street-Scooter-Postautos: Er war Stargast am VW-Abend beim Genfer Autosalon. Doch auch wenn die elektrischen Visionen beinahe zu schön sind, um wahr zu sein: Irgendwo muss das Geld dafür auch verdient werden. Dafür sind bodenständigere Autos zuständig - so wie der neue T-Cross, den wir jetzt auf Mallorca gefahren sind.

Dass die Kunden irgendwann einmal in nennenswerten Stückzahlen Elektroautos kaufen, hofft VW inbrünstig; dass die kompakten Crossover ein Erfolg werden, das weiß man eigentlich so gut wie sicher. Die Entwicklungsmannschaft hat sich das Segment und die Kundschaft ganz genau angeschaut - und einen mit dem Polo eng verwandten Crossover auf die Räder gestellt, der optisch ein wenig Offroad-Romantik vermittelt, viele Individualisierungsmöglichkeiten bietet und doch solide auf dem Boden dieses preissensiblen Segments bleibt.

So gibt es beispielsweise keine Allradversion und auch keine Hochleistungsvariante à la GTI oder R. Das überlässt man dem etwas höher angesiedelten und an den Golf angelehnten T-Roc (die Differenzierung muss man erlernen, die Namen sind dabei keine Hilfe).

Beim T-Roc beschränkt sich VW zum Marktstart auf zwei Varianten des relativ lauffrühigen 1,0-Liter-Dreizylinder-Turbomotors, die mit 95 PS beziehungsweise 115 PS angegeben werden. Die 95-PS-Version hat eine Fünfgang-Handschaltung, mit 115 PS ist eine Sechsgang-Handschaltung serienmäßig; gegen Aufpreis gibt es hier ein "trockenes" Siebengang-Doppelkupplungsgetriebe, das sich in einer separaten Schaltgasse oder über Paddel am neu gezeichneten Dreispeichenlenkrad auch manuell schalten lässt.

Wir fanden den 115-PS-Motor mit der knackigen Handschaltung erheblich agiler als mit dem unauffällig-perfekt agierenden Doppelkupplungs-Automaten. Es macht Spaß, den T-Cross durch die Gänge zu jagen, bei forciertem Fahrstil werden aber auch schon mal 7 Liter Kraftstoff pro 100 Kilometer in die Brennkammern injiziert. Auf künstlichen Klang verzichtet VW bewusst. In einigen Monaten soll noch ein 1,5-Liter-Vierzylinder mit 150 PS nachgereicht werden, der leider nur mit der Doppelkupplungs-Automatik zu haben sein wird.

Auch der 1,6-Liter-Vierzylinder-Diesel mit 95 PS kommt etwas verspätet, wir konnten das Auto allerdings schon fahren. Unser Testwagen war mit einer lang übersetzten Fünf-Gang-Handschaltung ausgerüstet. Die Maschine brummt leise vor sich hin und zieht schon von unten heraus kräftig durch. Es war leicht möglich, unter 5 Liter/100 km zu bleiben, mit vorausschauend-defensiver Fahrweise ließ sich der Verbrauch sogar in die Nähe der Vierliter-Marke drücken. Womit erneut der Beweis angetreten wäre, dass der Diesel in Sachen Verbrauch (sowie CO₂-Ausstoß) weiterhin das Nonplusultra ist. Auf eine Hybridisierung verzichten die Wolfsburger in diesem Segment sinnvollerweise.

Das ausgewogene, angenehm straffe Fahrwerk ist mit der gebotenen Leistung keineswegs überfordert. Die Lenkung liefert präzise Rückmeldung, der T-Cross lenkt sauber ein und bleibt lange neutral. Die Stabilitätsregelung ESP muss selten eingreifen. Auch auf Langstrecken ist dieser kleine Crossover komfortabel - und vor allem leise. Und sogar im Gelände kommt man dank der erheblichen Bodenfreiheit und einer

ausgewogenen ESP-Abstimmung überraschend weit. Die Radgrößen liegen zwischen 16 und 18 Zoll.

Ein präzises und vorhersehbares Fahrverhalten bedeutet aktive Sicherheit, aber Volkswagen hat den T-Cross außerdem mit einer ganzen Reihe von elektronischen Sicherheitssystemen ausgerüstet, die den Maßstab der Klasse deutlich sprengen. Dazu gehören beispielsweise eine Fußgängererkennung, eine Totwinkelüberwachung und ein Spurhalteassistent. Gegen Aufpreis gibt es einen adaptiven Tempomaten und einen Einparkassistenten - den der T-Cross mit seiner übersichtlichen Karosserie eigentlich gar nicht nötig hätte. Und der Sicherheit dient auch das hervorragende Licht; gegen Aufpreis gibt es LED-Scheinwerfer, LED-Rückleuchten sind grundsätzlich verbaut.

Die Rückleuchten sind übrigens mit einem Reflektorband verbunden, das es bei Volkswagen sonst nicht so gibt. Es setzt einen eigenständigen Akzent an diesem Crossover, der sich ansonsten von seinen Markenkollegen nicht sonderlich abhebt. Immerhin bieten die Wolfsburger zahlreiche Formen der Individualisierung an. Neben drei Ausstattungsstufen gibt es ein sportliches R-Paket sowie Designpakete, deren liebevoll gestaltete Interieurs mit bunten Felgen korrespondieren. Die dreidimensionalen Dekore für die Armaturentafel wirken schick.

Sie akzentuieren einen Innenraum, der sich in Anbetracht der Außenlänge von nur 411 cm ungewöhnlich großzügig gibt. Eine verschiebbare Rückbank gehört immer zum Serienumfang; sie sorgt für einen Kofferraum, dessen Volumen zwischen 385 und 455 Litern variabel ist. Trotz der erhöhten Sitzposition gibt es reichlich Kopffreiheit, und zwar so viel, dass sich die Wolfsburger durchaus dazu hätten durchringen können, ein Schiebe- oder Panoramadach anzubieten.

Zu guter Letzt sei noch auf die anspruchsvollen Infotainment- und Telematiksysteme hingewiesen. Volkswagen hat sich dieses immer wichtiger werdenden Themas unter anderem in Form mehrerer USB-Anschlüsse sowie einer kabellosen Lademöglichkeit für entsprechend ausgerüstete Mobiltelefone angenommen. Gegen Aufpreis gibt es ein 300-Watt-Lautsprechersystem der Marke Beats.

Zu den Hauptkonkurrenten des neuen T-Cross zählen neben dem Schwestermodell Seat Arona der Peugeot 2008 und der Opel Crossland X sowie der Ford Ecosport. Der T-Cross wird mit seiner perfekten Verarbeitung, dem effizienten Antrieb und seinem ausgewogen abgestimmten Fahrwerk in diesem Segment umgehend eine Führungsrolle einnehmen. Die Preise beginnen bei 17 975 Euro, alle Abgasnormen werden erfüllt. Wer einen kauft, der kann auf die E-Mobilität vermutlich noch eine ganze Weile verzichten - ohne dies in irgendeiner Form als Verlust zu empfinden. (ampnet/jm)

Daten Volkswagen T-Cross 1.0 TSI
Länge x Breite x Höhe (m): 4,11 x 1,76 x 1,58
Radstand (m): 2,55
Motor: R3-Benziner, 999 ccm, Turbo, Direkteinspritzung
Leistung: 70 kW / 95 PS
Max. Drehmoment: 175 Nm bei 2000-3500 U/min
Höchstgeschwindigkeit: 180 km/h
Beschleunigung 0 auf 100 km/h: 11,5 Sek.
WLTP-Durchschnittsverbrauch: 4,9 Liter
Effizienzklasse: B
CO2-Emissionen: 112 g/km (Euro 6d-Temp)
Leergewicht / Zuladung: min. 1245 kg / max. 550 kg
Kofferraumvolumen: 385-1281 Liter
Max. Anhängelast: 1100 kg
Wendekreis: 10,6 m

Böschungswinkel: 16,6 Grad (v.) / 18,5 Grad (h.)
Rampenwinkel: 14,0 Grad
Bereifung: 205/60 R 16
Basispreis: 17 975 Euro

Bilder zum Artikel



Volkswagen T-Cross.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Volkswagen



Volkswagen T-Cross.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Volkswagen



Volkswagen T-Cross.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Volkswagen



Volkswagen T-Cross.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Volkswagen



Volkswagen T-Cross.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Volkswagen



Volkswagen T-Cross.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Volkswagen



Volkswagen T-Cross.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Volkswagen



Volkswagen T-Cross.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Volkswagen



Volkswagen T-Cross.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Volkswagen



Volkswagen T-Cross.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Volkswagen



Volkswagen T-Cross.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Volkswagen



Volkswagen T-Cross.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Volkswagen



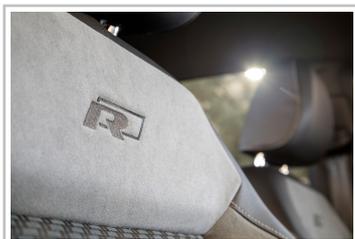
Volkswagen T-Cross.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Volkswagen



Volkswagen T-Cross.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Volkswagen



Volkswagen T-Cross.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Volkswagen



Volkswagen T-Cross.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Volkswagen
