
Fahrbericht Volkswagen T-Roc: So klein und schon ein SUV

Von Peter Schwerdtmann, cen

Stadt-Geländewagen – ein neuer Kampfbegriff für alle, die dem Menschen an sich nur so viel Auto zu billigen wollen wie unbedingt nötig, also am besten gar keins. Mit dem Hinweis auf die großen schwarzen Riesen auf unseren Straßen soll eine SUV-Scham ausgelöst werden, vergleichbar der Flug-Scham. Der Druck einer Minderheit hat Erfolg – zumindest in den Medien. Auch große Unternehmen sehen sich zum Ausweichen gezwungen. Da wird aus einem SUV ein Crossover, mehr auf der Seite der Limousinen angesiedelt als bei den Geländewagen. Beispiel Volkswagen T-Roc. Mit SUV-Optik sucht der die Nähe zum GTI.

Speziell mit Allradantrieb gehört auch der T-Roc zu den SUV. Er bildet sozusagen den unteren Rand dieses Fahrzeugsegments, gehört zum breiten Sockel der Pyramide der Zulassungszahlen, an deren Spitze die schwarzen Riesen stehen, statisch irrelevant, aber aufdringlich. Der T-Roc und seinesgleichen im Kompakt- und unteren Mittelklassesegment bestimmen das Marktgeschehen bei den „Stadt-Geländewagen“. Volkswagen Tiguan, Opel Crossland, Ford Kuga, BMW X1 bis X3, Audi Q2 und Q3 und andere Kompakte stellen die Masse. Doch wer heute solch ein Kompakt-SUV-Crossover vor der Tür stehen hat, kommt dennoch nicht umhin, die Anti-SUV-Argumente für sein kleines SUV abzuklopfen – zur Selbstbestätigung und um gegenüber Anfeindungen gewappnet zu sein.

Der T-Roc und der VW Tiguan rollen auf derselben Plattform wie der Golf, auf dem Modularen Querbaukasten (MQB) des VW-Konzerns. Doch dem Golf wird niemand unterstellen, was seinen SUV-Brüdern vorgehalten wird: SUV seien zu schwer, nehmen Platz auf den Straßen weg, werden immer stärker, verbrauchen mehr Kraftstoff als Limousinen und sind gefährlich für andere Verkehrsteilnehmer.

Beim Gewicht nehmen sich der T-Roc und der Golf nicht viel. Je nach Ausstattung gehören beide in die 1,5-Tonnen-Klasse. Der T-Roc braucht im Straßenverkehr dieselbe Fläche, eher ein bisschen weniger als der Golf. Wie stark ein T-Roc oder ein Golf ist, entscheidet der Käufer. Für beide Karosserietypen zeigt der Wert eher nach oben. Das ist eine generelle Entwicklung. Maria Krautzberger, die Präsidentin des Umweltbundesamtes, klebte den Vorwurf immer stärkerer Motoren also zu Unrecht allein den SUV ans Blech. Bleibt ein Mehrverbrauch, der beim SUV durch die schlechtere Aerodynamik anfällt. Größere Bodenfreiheit, höhere Sitzpositionen und mehr Innenraumhöhe in einer weniger windschlüpfigen Form wollen bewegt werden.

Je nach Fahrweise kostet der größere Komfort für Insassen zwischen 0,3 Liter und 0,5 Liter mehr Kraftstoff. Wer das der Umwelt ersparen will, entscheidet sich für einen Dieselmotor. Der höhere Kohlendioxid-Ausstoß des Benziners wird vom Dieselmotor leicht überkompensiert. Bei anderen Modellen stehen auch noch Erdgas- oder Hybridantriebe zur Wahl. Und bei der Sicherheit kann auch der T-Roc auf die fünf Sterne beim Euro NCAP-Test zählen, der ihm beim Fußgängerschutz den hohen Wert von 79 Prozent bescheinigt. Der Mainstream der Autokäufer hat den VW T-Roc zu einem Bestseller werden lassen. Er ist eben ein enger Verwandter des Golfs, nur ganz anders.

Der Golf 8, der bald bei den Händlern stehen wird, folgt beim Design der bisherigen Linie des Hauses Bischoff: klar – elegant – so zeitlos wie möglich. Dafür schlägt die digitale Moderne im Innenraum um so heftiger zu. Anders beim T-Roc, der innen noch dem Vorbild von Golf und Tiguan folgt, dafür außen deutlich rockiger auftritt. Sicken, Kanten, dicke Backen, breiter Rücken durch riesige Radhäuser für große Räder und Besonderheiten bis hin zur zweifarbigen Lackierung zeigen, dass im Innenraum ein niedrigeres

Durchschnittsalter anzutreffen sein wird. Dazu passend zeigen die aufsteigenden Seitenlinien schon im Stand, dass der T-Roc sprungbereit zu sein scheint.

Wir fahren einen T-Roc TDI SCR in der Ausstattungsstufe Sport mit Sieben-Gang-Doppelkupplungsgetriebe und Frontantrieb von 150 PS für den Basispreis von 30 855 Euro, also deutlich besser ausgestattet als der handgeschaltete T-Roc TSI mit 115-Benzin-PS für 21 120 Euro. Der Einstiegsbenziner wird mit einem Verbrauch von knapp über fünf Litern angegeben. Unser 150 PS-Diesel mit weniger als fünf Litern. Setzen wir bei beiden Kraftstoffen 150 PS gegen 150 PS, so ergibt sich beim Diesel ein Vorteil von 0,5 Litern. In der Praxis lag unser Verbrauch bei sechs Litern Diesel, ein Wert, der auch Golf-Fahrern gefallen wird.

Der Volkswagen T-Roc eignet sich also nicht als mahnendes Beispiel gegen das SUV. Auch der Hinweis, dies sei eine falsche Beweisführung, weil er sich am unteren Ende der nach oben offenen SUV-Skala befinde, hilft den Gegner nicht weiter. Denn das Bild ändert sich auch oben nicht entscheidend. Ein Mercedes-Benz GLS wiegt mehr als die zwei Tonnen der S-Klasse Limousine, er ist zehn Zentimeter länger und sechs breiter. Das sind keine Unterschiede, die SUV-Scham begründen könnten. In diesen oberen Regionen werden eher Vorurteile gegen die oberen Zehntausend und Neid wirksam.

Wer nun das Zusatzgewicht des GLS gegen das SUV verwenden will, der möge bedenken, was er damit auslösen kann. Im Zeitalter des aufkommenden batterieelektrischen Antriebs ist eine Gewichtsdiskussion gefährlich. Ein E-Auto trägt einige hundert Kilogramm Extragewicht mit sich herum, wird damit für einen Unfallgegner zu einer größeren Gefahr als Fahrzeuge mit Verbrennern. Das Produkt aus Masse mal Geschwindigkeit bestimmt nun einmal die Wucht des Aufpralls.

Das alles muss den T-Roc-Fahrer nicht berühren. Er sitzt in einem modernen Auto, das mehr Innenraum mit sich bringt als eine Limousine mit vergleichbaren Außenmaßen. Er lässt sich von modernen Motoren effektiv und umweltverträglich treiben und kann sich auf seine Assistenzsysteme verlassen. Er hat sich bei seinem Kauf nicht von revolutionären Gedankenwelten beeinflussen lassen, sondern rational entschieden, mit einem Hauch Rock´n Roll. (ampnet/Sm)

Daten Volkswagen T-Roc TDI DSG Sport

Länge x Breite x Höhe (m): 4,35 x 1,82 (mit Spiegeln 1,99) x 1,57

Radstand (m): 2,59

Motor: R4-Diesel, 1991 ccm, Turbo, Direkteinspritzung

Leistung: 110 kW / 150 PS

Max. Drehmoment:

Höchstgeschwindigkeit:

Beschleunigung 0 auf 100 km/h:

Elektr. Reichweite: 31 km

WLTP-Durchschnittsverbrauch: 4,7 – 4,6 Liter

Effizienzklasse: B

CO2-Emissionen: 123 -121 g/km (Euro 5)

Testverbrauch: 5,8 Liter

Leergewicht / Zuladung: min. 1008 kg / max. 412 kg

Kofferraumvolumen: 445 bis 1290 Liter

Max. Anhängelast: 1300 kg

Wendekreis: 11,1 m

Räder/Bereifung: 7 J x 17, 215/55 R17

Basispreis: 30 885 Euro

Bilder zum Artikel



Volkswagen T-Roc Sport.

Foto: Auto-Medienportal.Net



Volkswagen T-Roc Sport.

Foto: Auto-Medienportal.Net



Volkswagen T-Roc Sport.

Foto: Auto-Medienportal.Net



Volkswagen T-Roc Sport.

Foto: Auto-Medienportal.Net



Volkswagen T-Roc Sport.

Foto: Auto-Medienportal.Net



Volkswagen T-Roc Sport.

Foto: Auto-Medienportal.Net



Volkswagen T-Roc Sport.

Foto: Auto-Medienportal.Net



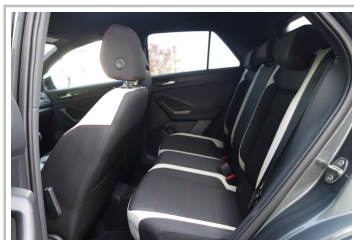
Volkswagen T-Roc Sport.

Foto: Auto-Medienportal.Net



Volkswagen T-Roc Sport.

Foto: Auto-Medienportal.Net



Volkswagen T-Roc Sport.

Foto: Auto-Medienportal.Net



Volkswagen T-Roc Sport.

Foto: Auto-Medienportal.Net



Volkswagen T-Roc Sport.

Foto: Auto-Medienportal.Net



Volkswagen T-Roc Sport.

Foto: Auto-Medienportal.Net



Volkswagen T-Roc Sport.

Foto: Auto-Medienportal.Net



Volkswagen T-Roc Sport.

Foto: Auto-Medienportal.Net
