



## VW T-Roc Cabriolet 1.0 TSI OPF Style

Dreitüriges Cabriolet der unteren Mittelklasse (85 kW/115 PS)

Vor einiger Zeit noch hatte VW drei Cabrios in der Kompaktklasse im Modellprogramm. Die Kunden hatten die Wahl zwischen den beiden Stoffdachvarianten Golf und Beetle sowie dem Eos mit Hardtop. Inzwischen sind alle drei Cabrios dem Rotstift von VW-Chef Herbert Diess zum Opfer gefallen. Seit diesem Jahr ruhen die Hoffnungen der Wolfsburger, auf einem stetig schrumpfendem Cabrio-Markt wieder mehr Fahrzeuge zu verkaufen. Die Idee ist naheliegend: SUVs sind die boomende Fahrzeuggattung der Stunde, wieso also nicht ein gefragtes Kompakt-SUV mit einem Textilverdeck kombinieren? VW kappte kurzerhand das Dach, strich die beiden Fondtüren und stülpte dem Bordsteinkraxler die Stoffmütze des Golf VI Cabriolets über.

Das Ergebnis sieht etwas gewöhnungsbedürftig aus und ist aktuell ohne Konkurrenz. Das letzte SUV-Cabrio, der Range Rover Evoque, wurde 2019 aus dem Programm genommen. Im Vergleich zum fünftürigen SUV muss man nicht nur die fehlenden Fondtüren und deutlich weniger Platz in Reihe zwei sowie im Kofferraum in Kauf nehmen. Hinzu kommt, dass das Gepäckabteil zerklüftet und damit nur eingeschränkt nutzbar ist. Immerhin bleibt das dürftige Ladevolumen auch bei offenem Dach erhalten. Kritikwürdig ist neben der nicht sonderlich umfangreichen Serienausstattung und der im Vergleich zum fünftürigen T-Roc schlechteren Karosseriesteifigkeit auch die schlichte Materialauswahl im Innenraum. Für den Wolfsburger Luftikus sprechen die sicheren Fahreigenschaften, der schadstoffarme, wenn auch nicht sonderlich kräftige Benziner sowie die umfangreiche Sicherheitsausstattung. **Konkurrenten:** keine.








- + gutes Platzangebot vorn, viele Assistenten verfügbar, sichere Fahreigenschaften, sauberer Motor
- nur durchschnittliche Karosseriesteifigkeit, billig wirkende Hartplastiklandschaft im Innenraum, dürftige Serienausstattung, maaue Fahrleistungen und erhöhter Verbrauch, hohe Ladekante und zerklüfteter Kofferraum

### ADAC-Urteil

AUTOTEST 2,6

AUTOKOSTEN 2,1

### Zielgruppencheck

	Familie	<span style="background-color: #FF8C00; padding: 2px 5px;">4,3</span>
	Stadtverkehr	<span style="background-color: #FFD700; padding: 2px 5px;">3,2</span>
	Senioren	<span style="background-color: #FFD700; padding: 2px 5px;">3,2</span>
	Langstrecke	<span style="background-color: #FFD700; padding: 2px 5px;">3,0</span>
	Transport	<span style="background-color: #FF8C00; padding: 2px 5px;">4,4</span>
	Fahrspaß	<span style="background-color: #FFD700; padding: 2px 5px;">3,2</span>
	Preis/Leistung	<span style="background-color: #90EE90; padding: 2px 5px;">2,3</span>

Ecotest ★★★★☆

## 3,3 KAROSSERIE / KOFFERRAUM

### 2,6 Verarbeitung

Volkswagen hat die Karosserie sorgfältig verarbeitet, die Spalten verlaufen schmal und gleichmäßig. Die Lackierung ist qualitativ gut, allerdings nur in direkten Sichtbereichen; unter der Motorhaube wurde nur Grundierung aufgetragen. Den Unterboden hat VW im Bereich des Motors und der Seiten extra verkleidet, nur in der Mitte und hinten ist er ein wenig zerklüftet. Die Verarbeitung des Innenraums ist ebenfalls gut.

Das vom Golf VI Cabriolet übernommene Stoffverdeck - auch hier sieht man den Sparzwang bei VW - hinterlässt einen soliden Eindruck. Etwas enttäuschend ist allerdings die Steifigkeit der Karosserie. Besonders bei geöffnetem Dach quitiert das T-Roc Cabriolet das Überfahren von Straßenunebenheiten mit leichtem Karosseriezittern.

### 3,5 Alltagstauglichkeit

Legt man den Ecotest-Verbrauch von 7,0 l Super pro 100 km zugrunde, ergibt sich mit dem 50 Liter Tank eine theoretische Reichweite von etwa 710 km. Die maximal mögliche Zuladung liegt im Falle unseres Testwagens bei vergleichsweise bescheidenen 390 kg, was für ein in der Regel von nur zwei Personen samt überschaubarem Gepäck genutztes Cabriolet mehr als ausreichend ist. Die Stützlast auf der Anhängerkupplung kann bis zu 80 kg betragen, das sollte auch noch für einen Fahrradträger samt zweier E-Bikes reichen. Und wenn ein Anhänger hinten dran soll, darf er bis zu 1,3 t wiegen, wenn er über eine eigene Bremse verfügt (740 kg bei ungebremsten Anhängern).

### 2,9 Licht und Sicht

Die Übersichtlichkeit des Cabrios fällt im Vergleich zum normalen SUV schlechter aus. Während sich das Ende der Front gut abschätzen lässt, ist das Heck aufgrund der schrägen Heckscheibe und der nicht einsehbaren Heckkante schlecht einzuschätzen. Gegenstände hinter dem Fahrzeug sind wegen des hohen Hecks erst in großer Entfernung zu sehen. Daher sollte man zumindest die optionalen Parksensoren hinten bestellen. Noch besser ist die ebenfalls aufpreispflichtige Rückfahrkamera inklusive Parkassistent.

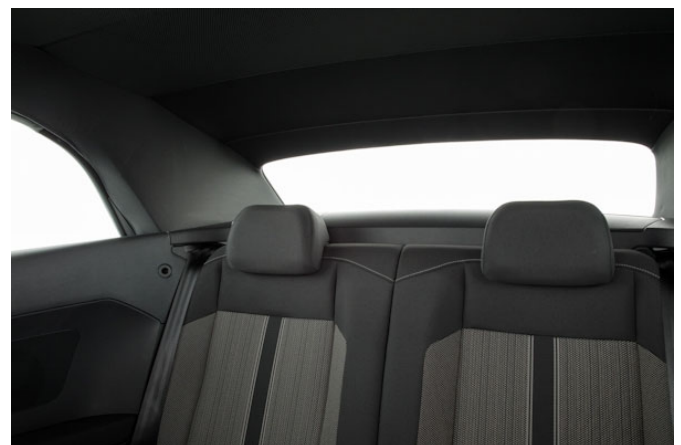
Man hat insgesamt eine angemessene Sicht aus dem Auto, weil die erhöhte Sitzposition und die nicht zu breiten vorderen Dachsäulen die Übersicht verbessern. Lediglich die Cabrio-typisch sehr breiten hinteren Dachsäulen verursachen eine deutliche Sichteinschränkung beim Blick nach schräg hinten. Serienmäßig ist das T-Roc Cabriolet lediglich mit Halogenscheinwerfern ausgestattet, die im Testwagen verbauten LED-Scheinwerfer kosten ebenso Aufpreis wie das mithilfe der optionalen Nebelscheinwerfer realisierte Abbiegelicht. Die

⊖ Die letzten gut zehn Jahre hat einen Volkswagen ausgezeichnet, dass er etwas mehr bietet, als unbedingt nötig. Das Finish der Materialien war schön anzusehen und angenehm anzufassen. Mit der Positionierung in Richtung Premium hat man auch die höheren Preise begründet. Im T-Roc ist aber nur der hohe Preis umgesetzt, beim Material hat man anscheinend gespart, soviel ging. Alles ist aus hartem und kratzempfindlichem Kunststoff, dem man seine fehlende Liebe zum Detail klar ansieht. Je genauer man hinsieht, um so mehr Sparmaßnahmen findet man.

Bei einer Reifenpanne muss man sich entweder mit dem serienmäßigen Reparaturset oder einem optionalen Notrad (dann inklusive Bordwerkzeug und Wagenheber) behelfen. Mit 4,27 m Länge ist das T-Roc Cabriolet für die Stadt noch recht praktisch, auch die Breite mit genau zwei Metern (von Außenspiegel zu Außenspiegel) ist nicht hinderlich. Der Wendekreis liegt bei 10,9 m.

⊖ Wie bei Cabrios üblich sind für das T-Roc Cabrio keine Dachlasten erlaubt.

Ausleuchtung des LED-Lichts kann nicht an High-End-Scheinwerfersysteme wie etwa im Golf 8 heranreichen, stellt aber



Traditionell ist die Sicht aus einem Cabriolet bei geschlossenem Verdeck stark eingeschränkt. Beim T-Roc ist die Sichtbehinderung jedoch aufgrund der relativ großen Heckscheibe nicht ganz so ausgeprägt wie bei manchem Konkurrenten.

dennoch eine eindeutige Kaufempfehlung dar. In der Aufpreisliste findet sich auch ein Fernlichtassistent, der andere Verkehrsteilnehmer allerdings nicht gezielt ausblenden kann. Der Innenspiegel blendet bei störendem Scheinwerferlicht nachts automatisch ab, für die Außenspiegel gibt es diese Funktion nicht. Die Rückleuchten sind serienmäßig in LED-Technik ausgeführt, die Bremslichter sprechen dadurch schneller an und sind besser zu erkennen.

⊖ Eine Scheinwerferreinigungsanlage ist für den T-Roc leider nicht erhältlich.

### 3,1 Ein-/Ausstieg

⊕ Wenn es ums Ein- und Aussteigen vorn geht, bietet der T-Roc mit seiner etwas höheren Karosserie Vorteile gegenüber einem „normalen“ Kompaktauto wie dem Golf. Denn die Sitzflächen befinden sich mit 49 cm über der Straße in günstiger Höhe. Allerdings ist der Schweller etwas höher und damit schwerer zu überwinden. Im Falle der Cabriovariante kommt hinzu, dass die langen Türen sich in engen Parklücken nicht sonderlich weit öffnen lassen. Die Türen werden in drei Positionen sicher gehalten, die Haltekraft reicht auch beim Parken an mäßigen Steigungen aus. Eine Umfeldbeleuchtung über die Scheinwerfer, die Heckleuchten und Spots unter den Außenspiegeln sowie ein schlüsselloses Zugangssystem sind in der Optionsliste zu finden.

⊖ Der Zustieg zu den beiden hinteren Sitzen gestaltet sich sehr umständlich und schwierig, wenn das Dach geschlossen ist. Zwar lassen sich die Vordersitze einfach nach vorn schieben (Easy Entry-Funktion), für Erwachsene ist das Ein-

### 3,8 Kofferraum-Volumen

Der Kofferraum des Cabriolets fällt deutlich kleiner aus als beim fünftürigen T-Roc. Der Gepäckraum fasst bei aufgestellten Rücksitzlehnen 275 l (T-Roc: 375 l). Alternativ passen vier Getränkekisten in den Kofferraum. Klappt man diese um und belädt bis zur Fensterunterkante, vergrößert sich der Kofferraum lediglich auf bis zu 470 l (T-Roc: 745 l).

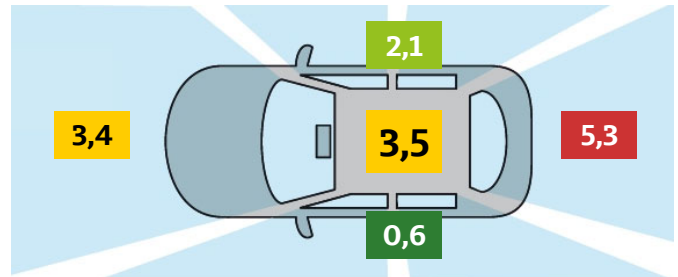
⊕ Im Gegensatz zu Faltdach-Cabriolets verkleinert sich das Kofferraumvolumen bei geöffnetem Verdeck nicht.

### 4,3 Kofferraum-Nutzbarkeit

Die Kofferraumklappe des T-Roc Cabriolets lässt sich leicht öffnen, eine elektrische Heckklappenbetätigung ist im Gegensatz zum normalen T-Roc allerdings nicht zu haben. Das Schließen gestaltet sich weniger bequem, da sich die Griffmulde auf der Innenseite der Klappe nicht gut greifen lässt. Hinzu kommt, dass man sich an der Klappe (Öffnungshöhe nur ca. 1,50 m)

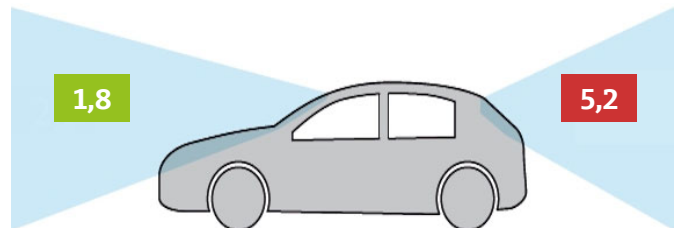
### Rundumsicht

Die Rundumsichtnote informiert über die Sichtbehinderung des Fahrers durch Fensterpfosten und Kopfstützen



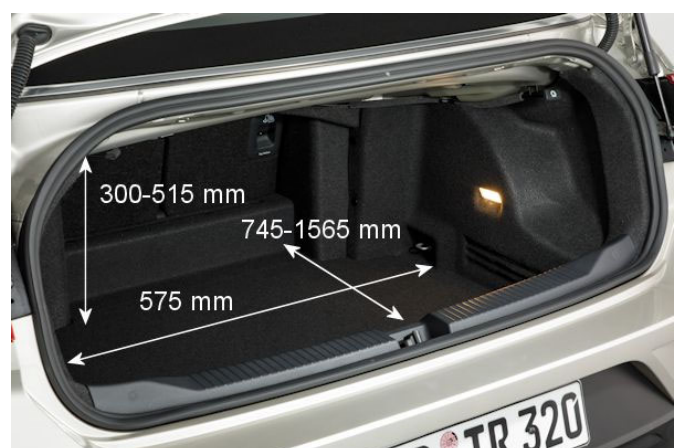
### Vorderes und hinteres Nahfeld

Die Noten des vorderen und hinteren Nahfeldes zeigen, wie gut der Fahrer Hindernisse unmittelbar vor und hinter dem Fahrzeug erkennt.



und Aussteigen aufgrund des schmalen Zustiegsbereichs dennoch sehr beschwerlich. Praktische Haltegriffe am Dachhimmel, die hierbei hilfreich sein könnten, hat der T-Roc wie bei Cabrios üblich nicht zu bieten.

Das schlüssellose Zugangssystem (Option) besitzt einen ungenügenden Diebstahlschutz. Das Fahrzeug kann über einen Funkverlängerer unbefugt geöffnet und gestartet werden. Weiterführende Informationen gibt es unter [www.adac.de/keyless](http://www.adac.de/keyless).



275 l Gepäck passen in den Kofferraum des T-Roc.

leicht den Kopf stößt. Immerhin steht das Schloss der Heckklappe nicht ab.

Die Ladekante liegt mit knapp 76 cm sehr hoch über der Straße, Gepäck muss also weit angehoben werden. Zudem ist die Stufe

zwischen Ladekante und -fläche mit knapp 20 cm ziemlich hoch, was vor allem das Entladen erschwert.

⊖ Das Kofferraumabteil ist zerklüftet und lässt sich dadurch nicht gut nutzen. Beim Umklappen der Rücksitzlehnen

## 2,9 Kofferraum-Variabilität

Die Rücksitzlehnen lassen sich mittig teilen und umklappen. Die Entriegelung erfolgt im Gegensatz zum SUV vom Kofferraum aus, anschließend fallen die federvorgespannten Lehnen von alleine um.

entsteht nur ein schmale Durchladeöffnung, da sich im Ladeboden eine große Stufe und an den Seiten Karosserieverstärkungen befinden. Zudem ist das Gepäckabteil mit nur einer Lampe schwach beleuchtet.

⊖ Separate Fächer im Kofferraum gibt es nicht. Es bleibt nur der kleine Zusatzstauraum (15 l) unter dem Boden, der aber nicht für alle Gegenstände geeignet ist, da diese das ungeschützte lackierte Blech verkratzen können. Ein Kofferraumtrennnetz ist nicht verfügbar. Immerhin gibt es vier stabile Verzurrösen im Bereich des Bodens.

## 2,5 INNENRAUM

### 1,9 Bedienung

⊕ Das Cockpit des T-Roc macht einen aufgeräumten Eindruck und lässt sich weitgehend intuitiv bedienen. Die Funktionen lassen sich über den weit oben positionierten und zum Fahrer geneigten acht Zoll großen Touchscreen des optionalen Multimediasystems Composition Media steuern. Das System verfügt neben den berührungssensitiven Schaltflächen über einen Drehregler für die Lautstärke und einen zweiten, mit dem man durch die Menüs scrollen oder in der Navigationskarte zoomen kann. Darüber hinaus sind die meisten Knöpfe und Schalter griffgerecht positioniert und ihre Gruppierung nach Funktionen (z.B. Klimatisierung) klar getrennt und schlüssig. Das Klimabedienteil selbst ist ebenfalls übersichtlich gestaltet, allerdings recht tief verbaut. Alle Schalter und Regler mit Ausnahme der Luftdüsenrädchen sind beleuchtet und auch im Dunkeln gut zu finden. Darüber hinaus sorgt die passende Anordnung des Lenkrads (mit großem Einstellbereich) für eine gute Ergonomie. Der Schalthebel und die Pedale sind ebenfalls einwandfrei angeordnet. Die serienmäßigen analogen Instrumente liegen gut im Sichtfeld des Fahrers und lassen sich sowohl tagsüber als auch nachts einwandfrei ablesen. Gegen Aufpreis werden die analogen Anzeigen durch ein digitales Display (Active Info Display) ersetzt. Die Skalierung der beiden digitalen Rundinstrumente hat VW zwischenzeitlich verfeinert, die Ablesbarkeit von Geschwindigkeit und Motordrehzahl ist dadurch merklich besser. Zahlreiche weitere Anzeige-

Optionen (große Navikarte, reduzierte Ansicht) und Personalisierungsmöglichkeiten stehen als Alternative zur Verfügung. Licht- und Regensensor vereinfachen den Alltag ebenso wie die elektrischen Fensterheber mit Abwärts- und Aufwärtsautomatik samt Einklemmschutz. Im T-Roc ist die elektrische Handbremse mit Autohold-Funktion serienmäßig.

⊖ Die schicke Hochglanzoberfläche des Multimedia-Bildschirms bringt auch Nachteile mit sich, so sieht man beispielsweise jeden Fingerabdruck klar und deutlich. Eine Fahrlichtanzeige im Kombiinstrument fehlt im T-Roc.



Die ordentliche Verarbeitung kann nicht über die billig wirkende Materialanmutung im Innenraum hinwegtrösten. Die Bedienbarkeit kann dagegen überzeugen.

### 2,8 Multimedia/Konnektivität

⊕ Der T-Roc ist serienmäßig mit einem FM-/DAB-Radio mit lediglich zwei Lautsprechern ausgestattet (Composition Colour). Sechs Lautsprecher kosten Aufpreis, ein CD-Player ist leider nicht erhältlich. Eine Bluetooth-Freisprechanlage sowie zwei USB-Schnittstellen (USB-C) sind serienmäßig an Bord.

Erweitert werden kann der T-Roc zudem um ein Navigationssystem, Apple CarPlay, Android Auto sowie Mirror-Link. Dank Car-Net sind auch Online-Dienste wie Informationen zum Verkehrsaufkommen möglich, dafür benötigt man jedoch eine Datenverbindung. Hierfür kann man

das System beispielsweise via WLAN mit dem Mobilfunktelefon verbinden oder man nutzt eine separate SIM-Karte über den LTE-Carstick. Eine induktive Ladeschale für geeignete Smartphones ist optional erhältlich. Gegen Aufpreis gibt es das Beats-Soundsystem mit Subwoofer in der

Reserveradmulde. Es bietet 400 W Maximalleistung und liefert ein gutes Klangbild ab; man hat aber nicht die Einstellmöglichkeiten und den klaren Klang wie beispielsweise mit den Dynaudio-Soundsystemen in den größeren VW-Modellen.

## 2,0 Raumangebot vorn

⊕ Das Platzangebot in der ersten Sitzreihe ist gut. Der Fahrersitz lässt sich für Personen bis zu einer Körpergröße von knapp zwei Metern zurückschieben, was für ein kompaktes

Cabrio ein sehr guter Wert ist. Die Kopffreiheit fällt noch ein gutes Stück großzügiger aus. Das Raumgefühl ist trotz der durchschnittlichen Innenraumbreite angenehm.

## 3,7 Raumangebot hinten

Das nur mit zwei hinteren Sitzplätzen ausgestattete T-Roc Cabrio bietet für zwei Insassen trotz der geringen Innenbreite ordentlich Platz. Sind die Vordersitze für 1,85 m große Personen eingestellt, reicht die Beinfreiheit dahinter für etwa 1,85 m große Insassen. Über den Köpfen wäre noch mehr Platz, hier würden erst ab 1,90 m große Menschen mit dem Dachhimmel in Kontakt kommen.



Im Fond finden Personen bis zu einer Körpergröße von 1,85 m Platz.

## 3,5 Innenraum-Variabilität

Die Variationsmöglichkeiten der Sitze beschränken sich auf das geteilte Umklappen der Rücksitzlehnen. Der T-Roc bietet vorn praktische Ablagen, die Türfächer sind groß genug und reichen für Einliterflaschen. Es gibt vorn zwei Becherhalter, ein Ablagefach vorn in der Mittelkonsole und ein ebensolches als geschlossene Variante unter der Mittelarmlehne. Unter dem Fahrersitz befindet sich ein Fach für eine Warnweste, unter dem Beifahrersitz eine praktische Schublade. Das Handschuhfach ist ausreichend groß und beleuchtet, allerdings nicht klimatisiert und nicht abschließbar.

⊖ Hinten bietet das T-Roc Cabriolet bis auf die beiden geschlossenen Lehnentaschen keine zusätzlichen Verstaumöglichkeiten.

## 2,9 KOMFORT

### 2,9 Federung

Für das T-Roc Cabriolet gibt es neben dem Standardfahrwerk optional auch eine adaptive Dämpferregelung, die für den getesteten Basisbenziner allerdings nicht erhältlich ist. Allerdings verbaut VW an der Hinterachse eine aufwändige Mehrlenkerkonstruktion anstatt einer kostengünstigeren, aber weniger komfortablen Verbundlenkerachse.

Das Standardfahrwerk bietet einen ordentlichen Federungskomfort, der allerdings vor allem innerorts von der großen 19-

Zoll-Optionsbereifung mit 40er-Querschnitt geschmälert wird. Bei niedrigen Geschwindigkeiten werden Unebenheiten recht trocken an die Insassen weitergereicht, bei höherem Tempo bessert sich allerdings das Ansprechverhalten der Feder-Dämpfer-Kombination. Auf der Autobahn geht der Federungskomfort in Ordnung, auch wenn der Wagen bei unebener Fahrbahn nicht sonderlich souverän wirkt.

## 2,6 Sitze

Die Komfortsitze vorn sind höhenverstellbar, darüber hinaus gibt es nur eine Sitzlängs- und eine Lehnenneigungseinstellung. Die Konturen der Lehnen und Sitzflächen sind angenehm, es ergibt sich ein passender Seitenhalt, ohne die Insassen einzuengen. Die optionale Mittelarmlehne kann längs und in der Höhe eingestellt werden. Die Armauflagen in den Türen sind nur vorn ausreichend gepolstert. Optional bieten beide

Vordersitze eine elektrisch verstellbare Lendenwirbelstütze, allerdings sind diese an die teure Lederausstattung gekoppelt. Hinten geht es deutlich weniger komfortabel zu. Zwar bieten Lehne und Sitzfläche eine passable Konturierung, die Sitzposition leidet allerdings unter der etwas zu steilen Lehne sowie unter der unbequemen, weil unzureichend gepolsterten Armauflage an der Seitenverkleidung hinten.

## 3,3 Innengeräusch

Im Vergleich zum T-Roc mit Blechdach ist das Cabrio messbar lauter. Bei 130 km/h liegt der gemessene Geräuschpegel im Innenraum bei 69,1 dB(A) im Vergleich zu 67,3 dB(A) im T-Roc 1.5 TSI.

Der Dreizylinder-Benziner ist ordentlich gedämmt und hauptsächlich unter Last und ab mittleren Drehzahlen zu hören. Bei

moderaten Drehzahlen bleibt das typische Dreizylinder-Knurren akustisch im Hintergrund. Bei höheren Geschwindigkeiten steigen Windgeräusche überdurchschnittlich an, die allgemeinen Fahrgeräusche liegen noch im guten Bereich.

## 3,1 Klimatisierung

Auch als Cabrio ist der T-Roc mit einer manuellen Klimaanlage ausgestattet, eine Zweizonen-Klimaautomatik ist optional zu haben. Sie verfügt über eine Umluftautomatik mit Luftgüte- und Beschlagsensor. Die Intensität der Klimatisierung kann in drei Stufen variiert werden. Optional erhältlich sind auch

Sitzheizung vorn, Lenkradheizung sowie eine Standheizung mit Fernbedienung. Den Luftstrom aus den Lüftungsdüsen kann man unabhängig von der Austrittsrichtung über Drehrädchen an jeder Düse separat regulieren – nicht mehr selbstverständlich in dieser Klasse.

## 2,8 MOTOR/ANTRIEB

### 3,0 Fahrleistungen

Der 115 PS starke Einliter-Turbobenziner bildet die Einstiegsmotorisierung im T-Roc Cabriolet und hat mit dem Leergewicht von stattlichen 1.460 kg ordentlich zu kämpfen. Wer flott vorankommen möchte, muss dem Dreizylinder hohe Drehzahlen abringen. Für den Zwischenspur von 60 auf 100 km/h benötigt der VW 6,8 s – ein durchschnittlicher Wert. Die Elastizitätswerte in den Gängen vier und fünf sind durchaus gut, im

sechsten Gang geht dem kleinvolumigen Benziner jedoch etwas die Luft aus – hier vergehen 20,4 s, um von 60 auf 100 km/h zu beschleunigen.

⊖ Das Anfahrverhalten – gemessen von 15 auf 30 km/h im zweiten Gang – ist mit 3,6 s unterdurchschnittlich.

### 3,0 Laufkultur/Leistungsentfaltung

Der Einliter-Dreizylinder läuft insgesamt recht kultiviert, es dringen nur wenig Vibrationen in den Innenraum. Der Motor beantwortet Leistungsabforderung mit einem kernigen Klang, wird beim Ausdrehen aber nicht sonderlich laut. Der 1.0 TSI

baut bei Leistungsabforderung nach nur kurzer Verzögerung Druck auf und zieht dann weitgehend gleichmäßig und – im Rahmen seiner Möglichkeiten – nachdrücklich durch. Leistungsabgabe und Ansprechverhalten gehen in Ordnung.

## 2,4 Schaltung/Getriebe

⊕ Das Sechsganggetriebe ist insgesamt präzise geführt und lässt sich leicht schalten, die Wege sind dabei nicht zu lang. Der Rückwärtsgang kann einfach eingelegt werden, er ist über separates „Herunterdrücken“ gesichert. Der Motor hebt im

Kupplungsschleifpunkt seine Drehzahl automatisch etwas an, damit er nicht so leicht abgewürgt wird – so klappt das Anfahren einfacher. Insgesamt ist das Getriebe recht kurz übersetzt (2.900 U/min bei 130 km/h). Die Gänge passen gut

zueinander, es entstehen keine großen Sprünge zwischen den Stufen. Die Start-Stopp-Funktion arbeitet einwandfrei und

praxistauglich. Eine Autohold-Funktion über die elektrische Handbremse ist Serie.

## 2,3 FAHREIGENSCHAFTEN

### 2,3 Fahrstabilität

⊕ VW hat das T-Roc Cabriolet passend abgestimmt, es liegt sicher auf der Straße und bleibt auch in schnell durchfahrenen Kurven gut beherrschbar. Der Geradeauslauf ist einwandfrei, Spurrinnen bringen das kompakte SUV-Cabrio kaum aus der Ruhe. Bei sportlicher Gangart ergeben sich konzeptbedingt mehr Aufbaubewegungen sowie Seitenneigung und Nicken, alles bleibt aber im sicheren Bereich. Lupft man in Kurven kurz das Gas, passiert kaum etwas; erst wenn man zusätzlich bremst, führt das zu einer leichten Lastwechselreaktion, die sich aber einwandfrei beherrschen lässt. Auf rutschigem

Untergrund hilft die Traktionskontrolle, eventuell durchdrehende Vorderräder abzubremsen.

Beim ADAC Ausweichtest liefert der Wolfsburger eine gute Vorstellung ab. Er umkurvt die Pylonen mit angemessenem ESP-Einsatz und nur moderatem Untersteuern, wenn man „erschreckt“ reagiert und dabei schnell und mit hohem Lenkwinkel einlenkt. Steuert man ihn behutsam durch die Gassen, fährt er weitgehend neutral und gutmütig und zeigt durchaus fahrdynamisches Talent. Schleuder- oder gar Kipptendenz bestehen nicht, das ESP regelt effektiv.

### 2,1 Lenkung

⊕ Die Lenkung des T-Roc hat VW gut abgestimmt. Während im Stadtverkehr die erforderlichen Lenkkräfte niedrig sind, was das Rangieren erleichtert, wird die Unterstützung bei höheren Geschwindigkeiten zurückgenommen, was sich positiv auf das Lenkgefühl auswirkt. Die Lenkunterstützung

kann über das Fahrmodus-Menü variiert werden (Normal und Sport). Dank der angemessenen Rückmeldung und des guten Ansprechens lässt sich der T-Roc zielgenau über kurvige Landstraßen dirigieren. Von Lenkansschlag zu Lenkansschlag sind 2,8 Umdrehungen erforderlich.

### 2,5 Bremse

⊕ Für eine Notbremsung aus 100 km/h bis zum Stillstand braucht das T-Roc Cabriolet durchschnittlich 35,4 m (Mittel aus zehn Einzelmessungen) – das ist ein noch gutes Ergebnis. Die

Bremse spricht dabei gut an und lässt sich einwandfrei dosieren.

2,0

**SICHERHEIT**

1,6

**Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme**

⊕ Bei der Sicherheit ist das T-Roc Cabriolet auf dem aktuellen Stand. VW verbaut so gut wie alles, was man in dieser Klasse derzeit bekommen kann. Vieles kostet zwar Aufpreis, aber schon der Serienumfang kann sich sehen lassen: Der Spurhalteassistent und der Notbremsassistent mit Kollisionswarnung samt Personenerkennung sind immer mit an Bord. Letzterer lässt sich gegen Aufpreis um die Funktion ACC (adaptiver Tempomat) erweitern. Das Notbremsssystem warnt optisch und akustisch sowie mit Bremsruck sehr effektiv und soll Kollisionen im Stadttempo-Bereich weitgehend vermeiden. Der Notfallassistent, der im Ernstfall bei Bewusstlosigkeit des Fahrers das Auto kontrolliert zum Stehen bringt, und der Stauassistent, der im Stau unter günstigen Bedingungen dem Vordermann automatisch folgen kann, sind den Varianten mit Automatikgetriebe als Bestandteile des Fahrerassistenzpakets Plus vorbehalten. Der optionale Totwinkelassistent umfasst auch den Ausparkassistenten, der mit Radar-Sensoren in der Heckschürze den kreuzenden Verkehr überwacht und beim Rückwärtsausparken vor Gefahren warnt. In Kombination mit dem Navigationssystem gibt es auch eine gut funktionierende Verkehrszeichen-erkennung. Serienmäßig hingegen sind die Müdigkeits-erkennung und die schnell blinkenden Bremslichter, die damit eine Notbremsung signalisieren. Ein indirekt über die ABS-Sensoren messendes Reifendruck-Kontrollsystem ist Serie, ein direkt messendes über Sensoren in den Rädern ist dagegen nicht erhältlich.

2,5

**Passive Sicherheit - Insassen**

⊕ Beim ADAC Crashtest nach Euro NCAP Norm erreicht der T-Roc mit 96 Prozent der möglichen Punkte ein sehr gutes Resultat (Test November 2017). Durch zusätzliche Karosserieversteifungen im Frontscheibenrahmen, in den Türen und in den Seitenstrukturen soll das Cabriolet das gleiche Sicherheitsniveau bieten wie das SUV. Für den Fall eines Überschlags hat das T-Roc Cabriolet ein Überrollschutzsystem an Bord. Registriert das System einen drohenden Überschlag, schnellen zwei Stahlplatten hinter den Fondkopfstützen nach oben und schützen dadurch die Köpfe der Fondinsassen.

Der Wolfsburger ist serienmäßig mit Front- und kombinierten Seiten-/Kopfairbags vorn ausgestattet. Optional gibt es das proaktive Insassenschutzsystem, das vor einem drohenden Unfall die vorderen Sicherheitsgurte strafft und die Scheiben weitgehend schließt. Ebenso gibt es Gurtstraffer und Gurtkraftbegrenzer auf allen Sitzplätzen. Die vorderen Kopfstützen bieten Personen bis zu einer Größe von fast zwei

**DIE ASSISTENZSYSTEME IN DER ÜBERSICHT**

	ESP	Serie
	Abstandswarnung	Serie
	Kollisionswarnung	Serie
	City-Notbremsassistent	Serie
	Vorausschauendes Notbremsassistent	Serie
	Vorausschauender Kreuzungsassistent	nicht erhältlich
	Vorausschauendes Fußgänger-Notbremsassistent	Serie
	Querverkehrserkennung beim Rückwärtsfahren	Option
	Geschwindigkeitsbegrenzer	Option
	Tempomat	nicht erhältlich
	Abstandsregeltempomat	Option
	Autobahn-/Stauassistent	Option
	Verkehrszeichenerkennung	Option
	Spurassistent	Serie
	Totwinkelassistent	Option
	Spurwechselautomatik	nicht erhältlich
	Ausweichassistent	nicht erhältlich
	Notfallassistent	nicht erhältlich
	Ausstiegswarnung	nicht erhältlich
	Müdigkeitswarner	Serie
	Head-Up-Display	nicht erhältlich
	Warnblinker/Flashing Brake Light bei Notbremsung	Serie
	Reifendruck-Kontrollsystem	Serie



Metern guten Schutz. Hinten reichen die Kopfstützen für Menschen bis etwa 1,75 m Größe - der Abstand zwischen Kopfstütze und Dachhimmel ist gering, dadurch sind auch größere Personen ausreichend geschützt. Vorn werden die Insassen aktiv ermahnt, sich anzugurten. Für die hinteren Insassen wird dem Fahrer angezeigt, welche Gurte angelegt sind; beim Abschnallen während der Fahrt ertönt ein Warnsignal und die Anzeige erscheint erneut. Bei einem Unfall kann automatisch über ein gekoppeltes Telefon oder über den optionalen LTE-Carstick ein Notruf abgesetzt werden.

⊖ Während das Warndreieck ideal verstaut in der Innenverkleidung der Heckklappe untergebracht ist, gibt es für die Verbandtasche keinen festen Platz - das Verstauen unter dem Kofferraumboden ist ungünstig, weil sie dort im Notfall unter Umständen schlecht zu erreichen ist.

### 1,9 Kindersicherheit

⊕ Im Bereich Kindersicherheit schneidet der T-Roc im Crashtest nach Euro NCAP Norm gut ab und kann 87 Prozent der möglichen Punkte erzielen. Die beiden Fondsitze sind mit Isofix-Haken ausgestattet, der Beifahrersitz leider nicht. Die Airbags auf diesem Platz lassen sich per Schlüsselschalter deaktivieren, dann dürfen dort auch rückwärts gerichtete Kindersitze eingebaut werden; je nach Kindersitzausführung ist die nicht abziehbare Kopfstütze ungünstig. Mit den Gurten lassen sich Kindersitze gut befestigen, die Gurtschlösser hinten sind fixiert, so dass auch ein einhändiges

### 2,3 Fußgängerschutz

⊕ Im ADAC Crashtest nach Euro NCAP Norm schneidet der T-Roc mit 79 Prozent der Maximalpunkte recht ordentlich ab, ein erhöhtes Verletzungsrisiko gibt es lediglich an den A-Säulen und an der oberen Kante der Motorhaube. Von Vorteil

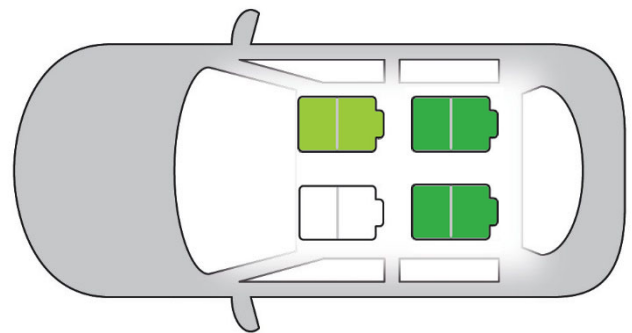
## 2,6 UMWELT/ECOTEST

### 4,2 Verbrauch/CO<sub>2</sub>

⊖ Der durchschnittliche Kraftstoffverbrauch des T-Roc Cabriolet 1.0 TSI mit Handschaltung liegt bei recht hohen 7,0 l Super pro 100 km – hier muss der Wolfsburger dem recht hohen Leergewicht Tribut zollen. Die daraus resultierende CO<sub>2</sub>-Bilanz liegt bei 195 g/km, für die das Cabrio 18 von 60 möglichen Punkten erhält. Innerorts verbraucht der VW 6,6 l, außerorts von 6,2 l und auf der Autobahn 8,4 l Super alle 100 km.

### Kindersitze

Die Grafik zeigt, welcher Sitzplatz sich wie gut für Kindersitze eignet.



#### Notenskala

■ sehr gut (0,6 – 1,5)  
 ■ gut (1,6 – 2,5)  
 ■ befriedigend (2,6 – 3,5)  
 ■ ausreichend (3,6 – 4,5)  
 ■ mangelhaft (4,6 – 5,5)

Angurten möglich ist. Auf den beiden Rücksitzen empfiehlt sich der Einbau über die Isofixbefestigungen samt Ankerhaken. Will man dort eine platzinnehmende Babyschale samt Stützfuß und Basis verbauen, muss der jeweilige Vordersitz nach vorne geschoben werden, weil der Beinraum hinten sonst zu knapp ist - hinter dem Fahrer ist das oft schlecht möglich, auf dem Beifahrersitz wird es dann etwas enger. Es empfiehlt sich wie immer vorher zu testen, welche Konfigurationen je nach Kindersitzmodell möglich sind.

ist der serienmäßige Notbremsassistent mit Personenerkennung, der einen Aufprall verhindern oder zumindest abschwächen kann, wodurch das Verletzungsrisiko sinkt.

### Verbrauch

Kraftstoffverbrauch in l/100 km – Durchschnittswerte für Fahrzeuge mit Dieselmotor (D) und mit Ottomotor (B).

Stadt-Kurzstrecke	66	
Durchschnitt	6,0 D	7,7 B

Landstraße	62	
Durchschnitt	4,8 D	5,6 B

Autobahn	8,4	
Durchschnitt	6,6 D	7,6 B

Gesamtverbrauch	7,0	
Durchschnitt	5,5 D	6,5 B

## 1,0 Schadstoffe

⊕ Der mit einem Otto-Partikelfilter (OPF) ausgerüstete 1,0-Liter-Turbobenziner punktet mit einem niedrigen Schadstoffausstoß, selbst im anspruchsvollen Autobahnzyklus. Der Lohn dafür ist die Maximalpunktzahl von 50 Zählern.

Zusammen mit den 18 Punkten für den CO<sub>2</sub>-Ausstoß ergeben sich 68 Punkte und damit drei von fünf möglichen Sternen im ADAC Ecotest.

## 2,1 AUTOKOSTEN

### 2,1 Monatliche Gesamtkosten

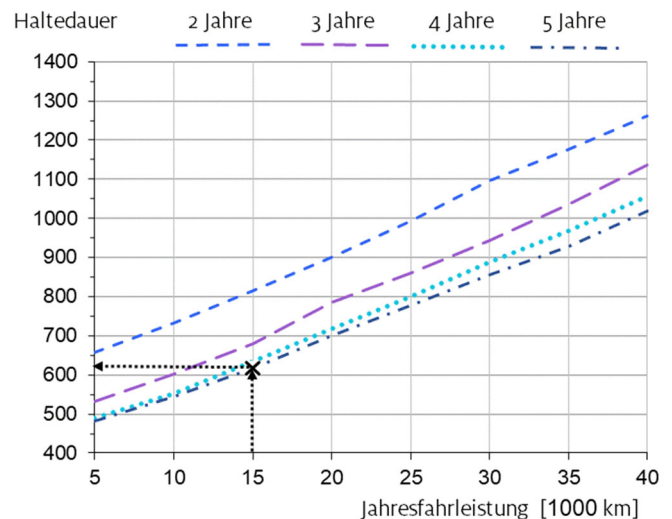
⊕ Der Grundpreis für das getestete Basismodell des T-Roc Cabriolets beträgt 27.495 Euro. Damit ist der offene T-Roc rund 3.000 Euro teurer als die geschlossene Variante und somit selbstbewusst eingepreist. Die Basisausstattung ist etwas unausgewogen - einerseits sind Dinge wie der Notbremsassistent und der Spurhalteassistent dabei, andererseits muss man für heutzutage selbstverständliche Dinge wie die Klimaautomatik Aufpreis bezahlen. Für angemessenen Komfort und mehr Sicherheit sollte man also noch den einen oder anderen Tausender investieren. Bezüglich Motor und Assistenz- sowie Infotainmentsystemen ist das kompakte SUV-Cabrio auf dem neuesten Stand, das sollte sich ebenso positiv auf den Restwertverlauf auswirken. Die Steuer liegt bei 114 Euro und damit noch im Rahmen. Haftpflicht (Klasse 15) sowie Teil- und Vollkasko (beide Klasse 17) fallen günstig aus. Die Ölwechsel- und Inspektionsintervalle sind fahrleistungs- und fahrstilabhängig, können bei bis zu 30.000 km oder zwei Jahren liegen.

⊖ In die Bewertung der monatlichen Kosten gehen Funktionen der Ausstattung und Kosten für den Unterhalt ein, nicht aber schickes Design und wertige Materialien. Denn die Materialqualität des T-Roc-Innenraums lässt zu wünschen

übrig. Sie entspricht eher einem VW up! als einem VW Golf, in dessen Preisregion der T-Roc jedoch angesiedelt ist. Zum Preis von etwa zwei up! bekommt man einen T-Roc oder einen Golf.

#### Gesamtkosten pro Monat in Euro

Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 616 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 5 Jahren Haltedauer).



**DIE MOTORVARIANTEN**

in der preisgünstigsten Modellversion

Typ	T-Roc Cabriolet 1.0 TSI OPF Style	T-Roc Cabriolet 1.5 TSI OPF ACT Style
Aufbau/Türen	SUV/2	SUV/2
Zylinder/Hubraum [ccm]	3/999	4/1498
Leistung [kW (PS)]	85 (115)	110 (150)
Max. Drehmoment [Nm] bei 1/min	200/2000	250/1500
0-100 km/h [s]	11,7	9,5
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	187	205
Verbrauch pro 100 km lt. Hersteller	6,3   S	6,6   S
CO2 [g/km] lt. Hersteller	123	128
Versicherungsklassen KH/VK/TK	15/17/17	15/17/17
Steuer pro Jahr [Euro]	114	140
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	615	641
Preis [Euro]	26.851	29.366

## Aufbau

ST = Stufenheck  
 SR = Schrägheck  
 CP = Coupe  
 C = Cabriolet  
 RO = Roadster

KT = Kleintransporter  
 HKB = Hochdachkombi  
 TR = Transporter  
 BU = Bus  
 SUV = Sport Utility Vehicle

KB = Kombi  
 GR = Van  
 GE = Geländewagen  
 PK = Pick-Up

## Versicherung

KH = KFZ-Haftpfl.  
 VK = Vollkasko  
 TK = Teilkasko

## Kraftstoff

N = Normalbenzin  
 S = Superbenzin  
 SP = SuperPlus  
 D = Diesel

FG = Flüssiggas  
 G = Erdgas  
 E = Strom

## HERSTELLERANGABEN

3-Zylinder Ottomotor (Reihe), Turbo, Euro 6d-TEMP-EVAP-ISC (WLTP), OPF	
Hubraum	999 cm
Leistung	85 kW/115 PS bei 5.000 1/min
Maximales Drehmoment	200 Nm bei 2.000 1/min
Kraftübertragung	Frontantrieb
Getriebe	6-Gang-Schaltgetriebe
Höchstgeschwindigkeit	187 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	11,7 s
Verbrauch pro 100 km (WLTP)	6,3 l
CO <sub>2</sub> -Ausstoß	123 g/km
Stirnfläche/c <sub>w</sub> -Wert	2,34 m²/0,34
Klimaanlage Kältemittel	R1234yf
Reifengröße (Serie vo./hi.)	215/55 R17
Länge/Breite/Höhe	4.268/1.811/1.522 mm
Leergewicht/Zuladung	1.487/363 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	284 l/-
Anhängelast ungebremst/gebremst	740/1.300 kg
Stützlast/Dachlast	80 kg/-
Tankinhalt	50 l
Garantie Allgemein/Rost	2 Jahre/12 Jahre
Produktion	Deutschland, Osnabrück

## ADAC Messwerte

Überholvorgang 60-100 km/h (2.+3. Gang)	6,8 s
Elastizität 60-100 km/h (4./5./6. Gang)	9,4/13,2/20,4 s
Drehzahl bei 130 km/h	2.900 1/min
Bremsweg aus 100 km/h	35,4 m
Reifengröße Testwagen	225/40 R19 93W
Reifenmarke Testwagen	Bridgestone Potenza S001
Wendekreis links/rechts	10,9/10,8 m
EcoTest-Verbrauch	7,0 l/100km
Stadt/Land/BAB	6,6/6,2/8,4 l/100km
CO <sub>2</sub> -Ausstoß Ecotest	165 g/km (WTW* 195 g/km)
Reichweite	710 km
Innengeräusch 130 km/h	69,1 dB(A)
Fahrzeugbreite (inkl. Außenspiegel)	2.000 mm
Leergewicht/Zuladung	1.460/390 kg
Kofferraum normal/geklappt/dachhoch	275/470/470 l

## KOSTEN (pro Monat, fünfjährige Haltung, 15.000 km/Jahr)

Betriebskosten	125 Euro	Werkstattkosten	61 Euro
Fixkosten	91 Euro	Wertverlust	339 Euro
Monatliche Gesamtkosten	616 Euro		
Steuer pro Jahr (mit Serienausstattung) <sup>1</sup>	114 Euro		
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	15/17/17		
Basispreis T-Roc Cabriolet 1.0 TSI OPF Style	26.851 Euro		

## INFORMATIONEN ZUM TESTFAHRZEUG

Pressefahrzeug	EZ: 12.02.2020
Testwagenpreis inkl. Sonderausstattung	38.165 Euro
Km-Stand bei Testbeginn	8.996 km
Auffälligkeiten/Mängel	keine

Dieser ADAC Autotest wurde nach dem seit 01.02.2019 gültigen Testprotokoll erstellt und ist nicht mit älteren Autotests vergleichbar. Die Autokosten basieren auf dem seit 01.02.2019 gültigen Berechnungsmodell. Stets aktuelle Autokosten aller Modelle finden Sie unter [www.adac.de/autokosten](http://www.adac.de/autokosten). Alle Bewertungen wurden nach strengen Qualitätsvorgaben und nach bestem Wissen und Gewissen erstellt. Für die Richtigkeit aller erhobenen Daten und Aussagen wird die Haftung ausgeschlossen. Alle Angaben ohne Gewähr. \*WTW: (Well-to-Wheel): Der angegebene CO<sub>2</sub>-Ausstoß beinhaltet neben den gemessenen CO<sub>2</sub>-Emissionen auch die CO<sub>2</sub>-Emissionen, welche für die Bereitstellung des Kraftstoffs entstehen. Durch die Well-to-Wheel Betrachtung ist eine bessere Vergleichbarkeit mit alternativen Antriebskonzepten (z.B. E-Fahrzeug) möglich. <sup>1</sup> Steuer nach WLTP-Zyklus für Fahrzeug in Serienausstattung. Die individuelle Steuer kann hiervon abweichen.

## Notenskala

■ sehr gut (0,6 – 1,5)
 ■ gut (1,6 – 2,5)
 ■ befriedigend (2,6 – 3,5)
 ■ ausreichend (3,6 – 4,5)
 ■ mangelhaft (4,6 – 5,5)

## AUSSTATTUNG

### TECHNIK (\* im Testwagen vorhanden)

Adaptives Fahrwerk	-
Scheinwerfer Xenon/LED/Laser	-/1.085 Euro°/-
Abbiege-/Kurvenlicht	190 Euro°/-
Regen-/Lichtsensor	Serie
Fernlichtassistent	1.625 Euro° (Paket)
Tempomat/Limiter/ACC	-/800 Euro° (Paket)/800 Euro° (Paket)
Einparkhilfe vorn/hinten	580 Euro°
Parklenkassistent	950 Euro° (Paket)
Rückfahrkamera/360°-Kamera	950 Euro° (Paket)/-
Head-up-Display	-
Verkehrszeichenerkennung	965 Euro° (Paket)
Schlüsselloses Zugangssystem	400 Euro°

### SICHERHEIT

Seitenairbag vorn/hinten	Serie/-
Kopfairbag vorn/hinten	Serie/-
Knieairbag Fahrer/Beifahrer	-
Kollisionswarnung/Notbremssystem	Serie
Fußgänger-/City-Notbremsfunktion	Serie
Spurassistent	Serie
Spurwechselassistent	800 Euro

### INNEN

Radio/CD/USB/DAB	Serie/-/Serie/245 Euro°
Bluetooth-Freisprecheinrichtung	Serie
Navigationssystem	965 Euro°
Elektrische Fensterheber vorn/hinten	Serie
Klimaanlage manuell/automatisch	Serie/390 Euro°
Autom. abblend. Innen-/Außenspiegel	Serie/-
Sitzheizung vorn/hinten	315 Euro° (Paket)/-
Lenkradheizung	325 Euro° (Paket)
Höheneinstellbarer Fahrer-/Beifahrersitz	Serie
Rücksitzlehne umklappbar	Serie

### AUSSEN

Anhängerkupplung	775 Euro
Metalllackierung	ab 610 Euro°
Schiebedach/Panoramaglasdach	-

## TESTURTEIL

### AUTOTEST (ohne Autokosten)

**2,6**

### AUTOKOSTEN

**2,1**

KATEGORIE	NOTE	KATEGORIE	NOTE
<b>Karosserie/Kofferraum</b>	<b>3,3</b>	<b>Motor/Antrieb</b>	<b>2,8</b>
Verarbeitung	2,6	Fahrleistungen	3,0
Alltagstauglichkeit	3,5	Laufkultur/Leistungsentfaltung	3,0
Licht und Sicht	2,9	Schaltung/Getriebe	2,4
Ein-/Ausstieg	3,1	<b>Fahreigenschaften</b>	<b>2,3</b>
Kofferraum-Volumen	3,8	Fahrstabilität	2,3
Kofferraum-Nutzbarkeit	4,3	Lenkung	2,1
Kofferraum-Variabilität	2,9	Bremse	2,5
<b>Innenraum</b>	<b>2,5</b>	<b>Sicherheit</b>	<b>2,0</b>
Bedienung	1,9	Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme	1,6
Multimedia/Konnektivität	2,8	Passive Sicherheit - Insassen	2,5
Raumangebot vorn	2,0	Kindersicherheit	1,9
Raumangebot hinten	3,7	Fußgängerschutz	2,3
Innenraum-Variabilität	3,5	<b>Umwelt/Ecotest</b>	<b>2,6</b>
<b>Komfort</b>	<b>2,9</b>	Verbrauch/CO2	4,2
Federung	2,9	Schadstoffe	1,0
Sitze	2,6		
Innengeräusch	3,3		
Klimatisierung	3,1		

Stand: September 2020

Test und Text: Dipl.-Ing. (FH) Alexander ...