Mild-Hybrid (Otto/Elektro)
48.390 €
110 kW/150 PS
829 km
6,0 l pro 100 km

VW T-Roc 1.5 eTSI R-Line DSG

Fünftüriges SUV der unteren Mittelklasse

Der T-Roc ist seit seiner Vorstellung 2017 durchweg ein voller Erfolg und tummelt sich seither an der Spitze der Zulassungsstatistiken. 2021 gab es das erste Facelift und weitere vier Jahre später geht die neue Generation an den Start. 2025 gilt die erste Generation des Wolfsburgers als meistverkauftes SUV in Europa – kann der Neue die Fußstapfen seines Vorgängers ausfüllen? Die Zeichen stehen zumindest gut – so basiert auch er auf der MQB evo-Plattform, wie u. a. der aktuelle Tiguan und Tayron. Dadurch sind Komfort- und Technologieannehmlichkeiten aus dem Regal seiner großen Brüder ebenfalls für das kompakte SUV zu haben. In Summe überzeugt der T-Roc vollständig und leistet sich im Test keine ernsthaften Schwächen. Er ist geräumig, macht einen angemessenen Qualitätseindruck, fährt sich gut und lässt sich intuitiv bedienen – der Rückkehr der Tasten sei Dank. Besonders empfehlenswert sind die adaptiven Dämpfer (DCC), welche einen für die Klasse überdurchschnittlich guten Fahrkomfort ermöglichen. Der T-Roc in der getesteten R-Line wird sportlichen Ambition ebenfalls gerecht und überzeugt bei der Fahrsicherheit wie auch der Fahrdynamik. Mit dem derzeit kräftigsten Antrieb (150-PS-eTSI) geht es angemessen voran – nur der Verbrauch von 6 l Super dürfte geringer ausfallen. Bei der Sicherheitsausstattung macht der VW ebenfalls eine gute Figur – nahezu alle Systeme sind serienmäßig mit an Bord. Empfehlenswert ist der optionale Travel Assist, der auf monotonen Autobahnetappen das Fahren deutlich erleichtert. Der Neue hat auf jeden Fall das Zeug dazu, den Erfolg seines Vorgängers fortzusetzen. Nur der Preis lässt einem kurz den Atem stocken: 48.390 Euro ruft VW für den Testwagen auf.

✓ **sehr gute optionale LED-Matrix-Scheinwerfer, gutes Platzangebot für Insassen und Gepäck, überdurchschnittlich guter Federungskomfort mit optionalem DCC, gute Fahreigenschaften**

✗ **etwas hoher Verbrauch, hoher Fahrzeugpreis**

ADAC Urteil

2,1	Autotest
2,5	Autokosten

ADAC Zielgruppencheck

2,8	Familie
3,3	Stadtverkehr
3,2	Senioren
2,1	Langstrecke
2,8	Transport
2,6	Fahrspaß
2,3	Preis/Leistung

Konkurrenten

u. a. Cupra Formentor, Mazda CX-30, Mercedes-Benz GLA, Mini Countryman C, Renault Symbioz, Volvo XC40

Alle Infos und Bilder auch digital auf adac.de

© ADAC e.V.

Inhaltsverzeichnis

2,5 Karosserie 03

Verarbeitung 03
Alltagstauglichkeit 03
Licht und Sicht 03
Ein-/Ausstieg 04
Kofferraum-Volumen 04
Kofferraum-Nutzbarkeit 05
Kofferraum-Variabilität 05

2,3 Innenraum 05

Bedienung 05
Multimedia 07
Raumangebot vorn 07
Raumangebot hinten 07
Innenraum-Variabilität 07

1,9 Komfort 08

Federung 08
Sitze 08
Innengeräusch 08
Klimatisierung 08

1,9 Antrieb 09

Fahrleistungen 09
Laufkultur 09
Getriebe 09

2,0 Fahreigenschaften 09

Fahrstabilität 09
Lenkung 10
Bremse 10

1,6 Sicherheit 10

Aktive Sicherheit 10
Passive Sicherheit 11
Kindersicherheit 11
Sicherheit ungeschützte Personen 11

2,6 Umwelt 11

Verbrauch 11
Umwelteinfluss 12

2,5 Autokosten 12

Monatliche Gesamtkosten 12

Motorvarianten 13

Fahrzeugdaten 14

Bilder 15

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

Dieser ADAC Autotest wurde nach dem seit 01.02.2026 gültigen Testprotokoll erstellt und ist nicht mit älteren Autotests vergleichbar. Die Autokosten basieren auf dem seit 01.02.2026 gültigen Berechnungsmodell. Stets aktuelle Autokosten aller Modelle finden Sie unter 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.

© ADAC e.V.

2,5 Karosserie

2,4 Verarbeitung

✓ Die aerodynamisch optimierte Karosserie des Kompakt-SUV (um zehn Prozent gesunkener cw-Wert) ist sorgfältig verarbeitet: Bei den Spaltmaßen gibt es keine Auffälligkeiten, alle Anbauteile sitzen fest und sind stimmig eingepasst. Doppelte Dichtlippen hat der Wolfsburger rundum zwar nicht zu bieten, dennoch sind zusätzliche Bemühungen gegen übermäßigen Schmutzeintrag im Schwellerbereich in Form von einzelnen Dichtelementen sichtbar. Selbst mit geöffneten Seitenfenstern fallen die Türen satt zu und vermitteln so Wertigkeit. Im Gegensatz zum großen Bruder Tiguan wird die Fronthaube nur von einem Haltestab offengehalten – eine Gasdruckfeder wäre hier die besser handhabbare Lösung. Unter der Haube fallen uns nicht durchgängig ummantelte Kabelstränge und das Fehlen einer großflächigen Motorabdeckung auf, die dem sonst recht wertig anmutenden T-Roc gutstünden. Der Unterboden ist für ein Verbrennerfahrzeug beachtlich gut verkleidet – lediglich heiße Bauteile wie die Auspuffanlage oder Fahrwerksteile sind verständlicherweise unbedeckt. Sichtbare Blechteile haben großzügig Unterbodenschutz erhalten für ein langes Autoleben. Weniger wertig wirkt die unverkleidete Reserveradmulde unter dem Kofferraumboden, in welcher beim Testwagen etwas verloren der Subwoofer des Soundsystems sitzt. Das Interieur präsentiert sich insgesamt solide gefertigt, lediglich Knarzgeräusche bei beherztem Griff und Grate an Kunststoffteilen fallen uns öfters auf. Bei den verwendeten Materialien ist durchaus noch Luft nach oben, wobei der T-Roc insgesamt einen angemessenen Eindruck vermittelt: Das Armaturenbrett ist im oberen Bereich größtenteils mit gepolstertem Stoff und mittig mit weichem Kunstleder überzogen. Die Türverkleidungen hinten haben lediglich einen teilweisen Kunstlederüberzug auf halber Höhe erhalten und sind sonst hart – vorn hingegen sind sie immerhin teilweise geschäumt. Positiv: Die Türfächer haben Stoffeinlagen gegen Klappergeräusch erhalten. Alle Säulenverkleidungen und die Sonnenblenden kommen aus texturiertem Kunststoff daher. Hier und da gibt es Zierelemente an Bedienelementen und die Edelstahl-Fußstütze rundet den Gesamteindruck stimmig ab.

2,8 Alltagstauglichkeit

Die zweite Generation des Bestsellers aus Wolfsburg ist in allen Dimensionen gewachsen, vor allem in der Länge: Mit 4,37 m fehlen ihm nur noch gut 16 cm zum Tiguan – damit ist er aber weiterhin erfreulich kompakt und gut handhabbar. Inkl. Außenspiegel ist die Breite nur marginal auf 2,05 m gewachsen. Damit kann es insbesondere in engen Städten oder auch Autobahnbaustellen eng werden. Der Wendekreis beträgt 11 m, womit es sich passabel leben lässt. Der T-Roc ist serienmäßig mit einem Reifenpannenset ausgestattet, ein Notrad inklusive Wagenheber und Werkzeug sind optional erhältlich.

✓ Legt man den Autotest-Verbrauch von 6 l Super zugrunde, kommt der T-Roc mit dem erfreulich großen 50-l-Tank rund 825 km weit – ein gutes Ergebnis. Die Transportqualitäten des SUV können sich ebenfalls sehen lassen: Im Falle des Testwagens darf man üppige 528 kg zuladen – das reicht locker für vier Erwachsene samt deren Gepäck. Auf dem Dach sind bis zu 75 kg auf der serienmäßigen Reling zulässig. Angesichts der Fahrzeugklasse beachtlich ist die Anhängelast von 1,5 t, sofern der Anhänger über eine eigene Bremse verfügt; ungebremst darf dieser nur maximal 730 kg wiegen. Als maximale Stützlast gibt VW 80 kg an, was selbst für einen Fahrradträger mit zwei E-Bikes reicht.

2,5 Licht und Sicht

Im direkten Vergleich zum Vorgänger hat sich die Übersichtlichkeit generell etwas verschlechtert, wie das mäßige Ergebnis der ADAC Rundumsichtmessung bescheinigt. Hindernisse vor dem T-Roc lassen sich trotz der langen und hohen Fronthaube dennoch gut erkennen. Nur die Vorderkante entzieht sich zum Teil dem Sichtfeld. Das steile Heck lässt sich gut einschätzen. Hierbei hilft die tiefe Scheibenunterkante, welche auch eine passable Sicht auf bodennahe Hindernisse hinter dem VW ermöglicht.

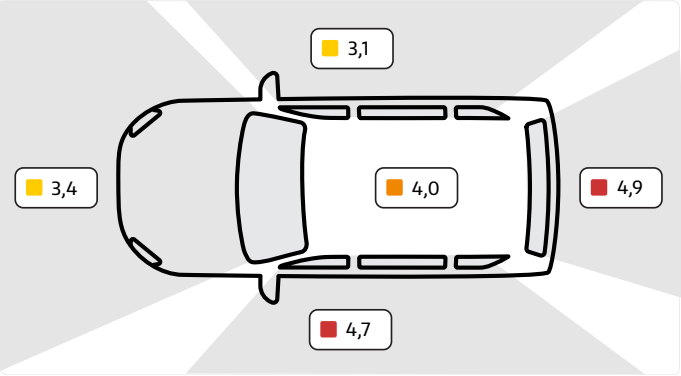
Die Rundumsicht hat im Vergleich zum Vorgänger etwas gelitten. Ursächlich hierfür sind insbesondere die breiten C-Säulen und die Kopfstützen im Fond.

✓ SUV-typisch gut ist die Sicht auf den Verkehr ob der hohen Sitzposition. Serie beim T-Roc sind rundum Parksensoren und eine Rückfahrkamera samt Waschdüse. Optional erhältlich sind ein 360-Grad-Kamerasystem und ein Einparkassistent, welcher gute Arbeit leistet. Neben jenem Assistenten enthält das Parkpaket auch die Memory-Funktion (bis zu 50 m Strecke können gespeichert und bei Bedarf automatisch abgefahren werden) und die Möglichkeit das Fahrzeug per Smartphone einparken zu lassen. Grade noch ausreichend dimensioniert sind die Außenspiegel, welche zwar nicht automatisch abblenden können, dafür aber auf der Fahrerseite über einen asphärischen Bereich verfügen. Dieser trägt zur Verringerung des toten Winkels bei. Serie ist die automatische Abblendfunktion für den Innenspiegel. Der neue T-Roc wird ausschließlich mit LED-Scheinwerfern angeboten, die Ausstattungslinie R-Line kommt laut Hersteller serienmäßig bereits mit den LED-Plus-Scheinwerfern samt automatischer Leuchtweitenregulierung,

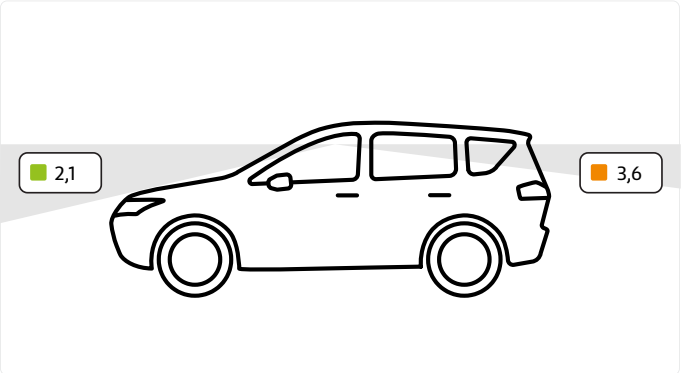
© ADAC e.V.

statischem Fernlichtassistenten, Abbiegelicht und Kurvenlicht. Noch einen drauf setzt das im Testwagen verbaute Lichtpaket „IQ.LIGHT" samt LED-Matrix-Scheinwerfern. Insgesamt ist die gute Ausleuchtung schön breit und homogen. Lediglich bei zugeschaltetem Fernlicht (dynamischer Fernlichtassistent blendet gezielt andere Verkehrsteilnehmer aus) lassen sich leichte Inhomogenitäten aufgrund der einzelnen Matrixelemente erkennen. Bemerkenswert: Bei Dunkelheit auf kurvigen Landstraßen entsteht der Eindruck, dass VW dem T-Roc ein „echtes" Kurvenlicht spendiert hat, bei dem die Scheinwerferelemente mechanisch geschwenkt werden. Die Rückleuchten sind bereits bei eingeschaltetem Tagfahrlicht mit an, was die Sichtbarkeit im Verkehr erhöht.

✗ Eine Scheinwerferreinigungsanlage ist nicht verfügbar, welche nicht nur die eigene Sicht verbessern würde, sondern auch Blendung anderer reduzieren könnte. Die Bremsleuchten und Nebelschlussleuchte werfen durch die kleinen Lichtaustrittsflächen ein sehr konzentriertes Licht, was u. U. blenden kann.



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



Vorderes und hinteres Nahfeld – Die Noten zeigen, wie gut der Fahrer Hindernisse unmittelbar vor und hinter dem Fahrzeug erkennt.

2,4 Ein-/Ausstieg

✓ Beim Ein- und Aussteigen bietet der T-Roc mit seiner etwas höheren Karosserie Vorteile gegenüber einem "normalen" Kompaktauto wie einem Golf. Denn die Sitzflächen befinden sich mit 47 cm (Sitz auf unterster Position) über der Straße in günstiger Höhe, außerdem sind die Türausschnitte höher und breit genug. Nur der Schweller liegt etwas hoch und ist damit weniger ideal, man muss beim Einsteigen die Beine weiter anheben. Hinten verhält es sich ähnlich günstig wie vorne, wobei größere Personen wegen der Dachlinie beim Zustieg Obacht geben sollten. Alle Türen werden in drei Positionen sicher gehalten, die Haltekraft reicht auch beim Parken an mäßigen Steigungen aus. Haben wir beim Vorgänger noch den Umstand gelobt, dass VW an allen äußeren Sitzplätzen Haltegriffe im Dachhimmel verbaut, so ernüchtert der Blick nach oben beim Neuen: Lediglich die vorderen Insassen dürfen sich über praktische Haltegriffe freuen. In puncto Türbetätigung setzt VW außen auf bewährte und tadellos zu bedienende Bügelgriffe – Sensoren für das schlüssellose Schließsystem (Serie) gibt es nur vorn. Das System lässt sich vollständig deaktivieren und auch so konfigurieren, dass der T-Roc je nach Abstand zwischen Schlüssel und Fahrzeug ver- bzw. entriegelt wird. Ein ausreichender Diebstahlschutz ist gegeben – im Test ließ sich der VW nicht mit einem Funkverlängerer überlisten; weiterführende Informationen unter: www.adac.de/keyless. Von innen werden die Türen gewöhnungsbedürftig per Zug an einem Hebel von vorn nach hinten entriegelt. Eine Umfeldbeleuchtung über die Scheinwerfer, die Heckleuchten und Spots unter den Außenspiegeln mit Projektion des VW-Logos auf die Erde ist Serie, alle Türgriffe werden ab der Ausstattungslinie Life ebenfalls serienmäßig beleuchtet.

✗ Wegen des Mitteltunnels und der weit nach hinten reichenden Mittelkonsole lässt es sich nicht gut auf der Rückbank durchrutschen.

2,4 Kofferraum-Volumen

✓ Unter der Kofferraumabdeckung fasst der Gepäckraum mit Ladeboden in unterster Position 410 l (35 l mehr als beim Vorgänger). Entfernt man die Abdeckung und nutzt den Stauraum bis zum Dach hoch, erweitert sich das Volumen auf 480 l. Alternativ kann man im Kofferraum auch bis zu sieben handelsübliche Getränkekisten unterbringen. Bei umgeklappter Rückbank und Beladung bis zur Fensterunterkante (aus Sicherheitsgründen empfohlen) ergeben sich 810 l. Wird der komplette Raum hinter den Vordersitzen genutzt, sind 1.240 l Stauvolumen möglich. Befindet sich der doppelte Ladeboden in der oberen Position, lassen sich damit bis zur unverkleideten Reserveradmulde 105 l abtrennen. In die Mulde selbst, welche beim Testwagen teilweise vom Subwoofer ausgefüllt ist, gehen noch mal 25 l.

✗ Damit lässt sich der variable Ladeboden nur eingeschränkt zur Unterbringung von Gepäck nutzen – hier wäre eine zusätzliche Abtrennung zur Reserveradmulde wünschenswert.

© ADAC e.V.

Der Gepäckraum fasst unter der Hutablage 410 Liter - das sind 35 Liter mehr als beim Vorgänger.

Der Kofferraum ist recht variabel mit seinem doppelten Ladeboden und der dreigeteilt umklappbaren Rücksitzlehne. Die Ladekante liegt jedoch ungünstig hoch.

2,7 Kofferraum-Nutzbarkeit

Beim Testwagen ist die optionale „Easy Open & Close"-Heckklappe verbaut, welche neben einem elektrischen Antrieb (Betätigung von innen, per Fernbedienung oder an der Klappe) auch die Bedienung per Fußgeste beherrscht. Weiterer Pluspunkt: Die Klappe kann auch zeitversetzt schließen nach Aktivierung per Fußschwenk unter der Schürze – dadurch muss man beim Ausladen schwerer Ladung diese nicht noch einmal absetzen. Personen bis knapp 1,90 m müssen sich nicht um ihren Kopf Sorgen machen, die Klappe schwingt weit genug nach oben. Die Ladekante liegt mit 76 cm sehr hoch über der Straße, Gepäck muss also weit angehoben werden. Immerhin gibt es innen keine störende Stufe zur Ladekante, der Ladeboden in oberer Position und die Ladekante haben nur vernachlässigbare drei Zentimeter Höhenunterschied. Klappt man die Rücksitzlehnen um, entsteht eine weitgehend ebene Fläche. Befindet sich der doppelte Boden in der unteren Position, steigt die Stufe innen auf 22 cm an. Insgesamt kann man den Kofferraum gut nutzen, lediglich die schwache Ausleuchtung mit nur einer Lampe rechts stört bei Dunkelheit. Weiteres Manko: Die Hutablage passt knapp nicht unter den Kofferraumboden, sodass man diese bei dachhoher Beladung anderweitig unterbringen muss. Rechts im Kofferraum gibt es einen praktischen 12-V-Anschluss (der einzige im Fahrzeug), beispielsweise für eine Kühltasche.

2,1 Kofferraum-Variabilität

✓ Grundsätzlich lässt sich die Rücksitzlehne asymmetrisch geteilt umklappen. Praktisch: Der mittlere Sitz kann unabhängig von der rechten Lehne umgelegt werden, sodass lange Gegenstände wie Skier problemlos transportiert werden können. Das Umklappen gelingt leicht vom Innenraum heraus, die Kopfstützen müssen nicht entfernt werden. Damit beim Wiederaufstellen der Lehnen die Gurte nicht ins Schloss rutschen, gibt es eine deutliche Erhebung an der Gurtführung. Rutschen sie dennoch drüber, kann ein Einklemmen und damit mögliche Beschädigung allerdings nicht ausgeschlossen werden. Nur den mittleren Ausstattungslinien Life und Style vorbehalten ist der umklappbare Beifahrersitz – die Basis (Trend) und sportliche Top-Variante R-Line müssen auf dieses Detail verzichten. In puncto Ablagen hat es sich mit der zweiten Generation des T-Roc verbessert: Nun gibt es an den Seiten jeweils eine Mulde zur Verstauung von Kleinkram – beispielsweise der Verbandtasche und des Reifen-Pannensets. Für weitere Ordnung sorgen ein Taschenhaken an der linken Seite und das im Zubehör erhältliche „Kofferraum-Steckmodul", mit dessen Hilfe der Laderaum flexibel unterteilt werden kann. Außerdem im Zubehör gibt es ein Gepäcknetz, welches sich dank der vier stabilen Verzurrösen im Bereich des Bodens leicht befestigen lässt.

2,3 Innenraum

2,3 Bedienung

✓ Das Cockpit des neuen T-Roc lehnt sich in puncto Optik und Bedienung stark an seine beiden Brüder Tayron und Tiguan an. So hat VW auch hier die Kritik an den vielen Touch-Flächen wie auch beim Vorgänger ernst genommen und vermehrt wieder Tasten ins Interieur gebracht. Ein Novum für den neuen T-Roc, sonst bereits aus dem Tayron und Tiguan bekannt, ist zwischen den Tasten für den Motorstart und die Feststellbremse der Dreh-Drück-Steller in der Mittelkonsole. In den beiden niedrigen Ausstattungslinien Trend und Life kann man mit diesem nur die Lautstärke regulieren – redundant zum immer noch vorhandenen Slider unterhalb des Zentraldisplays und den Lenkradtasten. In den beiden höheren Linien mutiert der Regler zum „Fahrerlebnisschalter": Zum einen lassen sich die Fahrmodi zusätzlich einstellen (drücken, um den Modus des Reglers zu wechseln) und zum anderen auch die Atmospheres (u. a. Ambientebeleuchtung und Musik). Ansonsten wird ein Großteil der Funktionen über den Touchscreen gesteuert – bei den gehobenen Ausstattungen misst dieser 12,9 Zoll in der Diagonalen, die Basis muss sich mit 10,3 Zoll begnügen. Das Display ist ergonomisch günstig gelegen, die Auflösung gut und die Bedienung geht flüssig. Bei

© ADAC e.V.

unebener Fahrbahn empfiehlt es sich die Hand oben am Displayrand abzustützen – unten führt dies aufgrund der Slider-Leiste schnell zu Fehleingaben. Die Touchflächen des Displays fallen groß genug aus, allerdings braucht die Bedienung aufgrund der Fülle an Informationen und der verschachtelten Menüstruktur einiges an Gewöhnung. Positiv: Man kann recht viel individualisieren. Neben der Startseite lassen sich Favoriten in der oberen und unteren Bildschirmleiste platzieren und auch das Schnellmenü je nach Bedarf gestalten – das beschleunigt die Bedienung enorm. So kann man beispielsweise auch die Abschaltung der akustischen Tempo-Warnung auf die erste Bedienebene legen. Optional gibt es die von ChatGPT unterstützte Sprachsteuerung „IDA" (Infotainment-Paket), die gute Dienste leistet. Das Fahrlicht wird über Tasten links des Lenkrads gesteuert. Bei Betätigung gibt es zwar eine haptische Rückmeldung – eine Blickabwendung zur Bedienung und Ablesen des Lichtstatus ist trotzdem nötig. Die Scheibenwischerfunktion wanderte vom rechten in den linken Lenkstockhebel und muss sich diesen mit der Blinkerfunktion teilen. Positiv: Dort befindet sich nun eine separate Taste für das Tippwischen, wie man sie bereits seit Langem von Mercedes kennt. Allerdings gibt es nur zwei Einstellmöglichkeiten für den Regensensor bzw. die Intervallschaltung. Der Getriebewählhebel, ehemals auf der Mittelkonsole, ist griffgünstig an die Stelle des rechten Lenkstockhebels gewandert und wird permanent beleuchtet. Die Wahl der Fahrtrichtung erfolgt über Drehen des Hebels und ist weniger intuitiv als das hoch und runter Drücken, wie man es von so manchem Konkurrenten gewohnt ist. Das Multifunktionslenkrad gleicht sich mit dem des Tiguan; dank der übersichtlich angeordneten konventionellen Tasten lässt es sich präzise und problemlos bedienen. Am digitalen Kombiinstrument gibt es wenig auszusetzen. Es lässt sich tadellos ablesen und überzeugt mit vielen Einstellmöglichkeiten. Zudem gibt es die Black-Panel-Funktion („View"-Taste lange drücken), welche die Anzeige nur noch auf das Wesentliche reduziert. Neu ist das optionale Head-up-Display (Technikpaket), welches zahlreiche Inhalte übersichtlich in die Frontscheibe projiziert. Eine Augmented Reality-Funktion wie bei den ID-Modellen gibt es aber nicht. Lenkrad, Sitz und Spiegel lassen sich dank separater Bedienelemente schnell und problemlos einstellen.

✕ Während der Vorgänger noch eine separate Klimabedieneinheit besaß, müssen die Anpassungen der Klimatisierung nun über das Zentraldisplay bzw. die Slider-Leiste unter dem Display vorgenommen werden. Zwar wird beispielsweise die Temperatur dauerhaft am unteren Ende eingeblendet und lässt sich somit auch rasch ändern, für weitere Feinjustierungen wie etwa die Luftverteilung sind jedoch mehrere Bedienschritte im Klimamenü erforderlich, was zu einer erhöhten Ablenkung führt.

Beim neuen T-Roc setzt VW wieder stärker auf haptische Tasten, was der Bedienung im Alltag sehr zuträglich ist. Auch einen neuen Dreh-Drück-Steller gibt es nun in der Mittelkonsole. Der Großteil der Funktionen wird dennoch über das zentrale Touch-Display bedient.

© ADAC e.V.

1,7 Multimedia

✓ Der T-Roc in der Top-Ausstattungslinie R-Line ist serienmäßig mit einem Radio inklusive digitalem Radioempfang (DAB+), Bluetooth-Freisprecheinrichtung und -Audiostreaming, Apple CarPlay und Android Auto (beides kabellos) sowie zwei USB-C-Anschlüssen je Sitzreihe mit einer Leistungsabgabe von bis zu 60 W ausgestattet. Außerdem immer mit dabei ist die induktive Ladeschale (inkl. Kühlung) für das Smartphone und die Möglichkeit über die integrierte eSIM einen WLAN-Hotspot zu eröffnen – hierzu ist der Erwerb eines entsprechenden Datenpakets erforderlich. Dank der permanenten Internetanbindung lässt sich der VW OTA (Over-the-Air) stets softwareseitig auf Stand halten, ohne dass eine Werkstatt extra aufgesucht werden muss. Ein heutzutage unverzichtbares Navigationssystem kostet jedoch Aufpreis: Entweder bestellt man gleich das Infotainment-Paket „Discover" mit oder schaltet später die Funktion OTA frei. Echtzeit-Verkehrsinformationen und weitere Online-Funktionen wie z. B. ein Webradio kann man mit den erweiterten Konnektivitätspaketen VW Connect Plus ordern. Mithilfe der VW-App und dem Basis-Konnektivitätsdienst VW Connect kann man beispielsweise Fahrzeuginformationen abrufen – die erweiterte Variante ermöglicht Remote-Funktionen wie Fernverriegeln, hupen o. Ä. Nutzerprofile lassen sich anlegen und damit u. a. persönliche Einstellungen laden. Bei einem Verbrenner aufgrund der kürzeren Lade-/Tankpause weniger relevant, aber dennoch verfügbar: Kostenfrei kann die Air Console-App installiert und mit aktivem VW Connect Plus-Vertrag bei Fahrzeugstillstand genutzt werden. Die Smartphones der Insassen fungieren hierbei als Spiele-Controller. Serie ist ein Soundsystem mit sechs Lautsprechern; optional gibt es ein potentes 480-W-Surround-Soundsystem von Harman Kardon mit acht Lautsprechern und Subwoofer in der Reserveradmulde.

✗ Im Fahrgastraum gibt es keine 12-V-Steckdose – nur eine im Kofferraum. Eine 230-V-Steckdose für den Gepäckraum wie beim Tiguan gibt es auch gegen Aufpreis nicht.

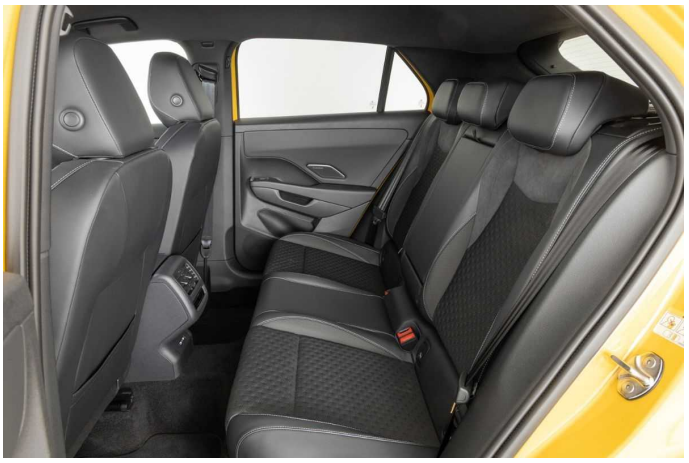
1,8 Raumangebot vorn

✓ Der Fahrersitz lässt sich für Personen bis zu einer Körpergröße von gut 1,95 m Metern zurückschieben, was für ein kompaktes SUV ein sehr guter Wert ist. Die Kopffreiheit fällt noch ein gutes Stück großzügiger aus – bis zu knapp 2,15 m große Menschen können ohne Tuchfühlung mit dem Dachhimmel im T-Roc sitzen. Das Raumgefühl ist trotz der durchschnittlichen Innenraumbreite und des beim T-Roc R-Line dunklen Dachhimmels angenehm luftig. Zwar fällt die Seitenlinie recht hoch aus, dafür aber sorgt die niedrige Mittelkonsole für viel Bewegungsfreiraum. Gegen Aufpreis gibt es ein Panorama-Ausstell-/Schiebedach mit getöntem Glas, das mehr Licht in den Innenraum lässt. Die heutzutage obligatorische Ambientebeleuchtung (Serie beim R-Line) macht viel her: Vier Bereiche lassen sich individuell konfigurieren. Neben dem hinterleuchteten Kunstleder in den Türtafeln, dem Armaturenbrett und den Türgriffen ist sogar der Fußraum beleuchtet – das sorgt grade nachts für eine wohnliche Atmosphäre.

2,6 Raumangebot hinten

In puncto Platzangebot hat sich mit der neuen Generation des T-Roc einiges getan – der um knapp vier Zentimeter gewachsene Radstand wird hier sicher eine wesentliche Rolle spielen. Sind die Vordersitze für 1,85 m große Personen eingestellt, reicht die Beinfreiheit dahinter für knapp 1,95 m große Leute (zuvor etwa 1,80 m). Über den Köpfen wäre noch mehr Platz, hier würden erst knapp 1,95 m große Menschen mit dem Dachhimmel in Kontakt kommen. Zwei Erwachsene können auf der Rückbank bequem sitzen, für drei Mitfahrer nebeneinander wird es allerdings sehr eng. Das Raumgefühl geht in Ordnung, auch wenn die Karosserie-Seitenlinie relativ hoch, die Dachlinie recht niedrig und der Dachhimmel dunkel sind. Da das aufpreispflichtige Panoramadach bis nach hinten reicht, beschert es auch den Fondinsassen eine freundliche Atmosphäre.

✗ Die Ambientebeleuchtung setzt sich hinten nicht fort.



Da der Radstand beim neuen T-Roc gewachsen ist, dürfen sich die Insassen im Fond über mehr Beinfreiheit freuen.

3,5 Innenraum-Variabilität

Hinsichtlich der Ablagemöglichkeiten und bei der Innenraumvariabilität gibt es noch reichlich Verbesserungspotenzial. Die Rücksitzlehne kann lediglich geteilt umgelegt werden – das war es dann auch schon an Variabilität. Bei den Ablagen vorn punktet der T-Roc durch seine Türfächer (sogar 1,5-l-Flaschen gehen rein) und das kleine Handschuhfach, welches immerhin beleuchtet ist und einen Stifthalter hat. Sonst ist es weder beflockt noch klimatisier- oder abschließbar.

✓ Hinten nehmen die Türfächer locker 1-l-Flaschen auf. Geschlossene Taschen befinden sich an den Lehnen der Vordersitze und in der Mittelarmlehne lassen sich bis zu drei Getränkebehälter verschiedener Formate befestigen. Praktische Jackenhalter hat der VW an den B-Säulen ebenfalls zu bieten.

✗ Die Mittelkonsole vorn ist als ein langes, offenes Fach ausgeführt, worin man zwei gebogene Kunststoffteile an verschiedene Stellen stecken kann. Daraus ergibt sich in der Praxis nur ein nutzbarer Becherhalter oder man unterteilt das Fach längs – der Mehrwert ist begrenzt. Links neben dem Lenkrad gibt es kein Fach für Kleinkram, einen Brillenhalter

© ADAC e.V.

vermissen wir ebenfalls, wie auch ein geschlossenes Ablagefach unter der Mittelarmlehne.

1,9 Komfort

1,8 Federung

✓ Die Vorderräder werden von McPherson-Federbeinen samt Stabilisator geführt, hinten kommt eine aufwendige Mehrlenkerkonstruktion inklusive Stabilisator zum Einsatz. Serie beim R-Line ist das Sportfahrwerk. Optional gibt es für die 110-kW-Variante in den beiden hohen Ausstattungslinien Style und R-Line die adaptive Fahrwerksregelung DCC, welche auch beim Testwagen verbaut ist. Unterm Strich kann das Fahrwerk vollständig überzeugen und löst den Zielkonflikt zwischen Sportlichkeit (R-Line) und Alltagskomfort bemerkenswert gut auf. Neben voreingestellten Profilen (u. a. Sport und Komfort, wobei Komfort bei jedem Start standardmäßig eingestellt ist) kann man im Individualmodus die Dämpfungseigenschaften sogar über die beiden vordefinierten Extrema hinaus beliebig variieren. Die Spreizung ist deutlich spürbar, ohne übertrieben zu wirken – getestet wird im Standardmodus. Selbst bei flotter Kurvenfahrt über Land und bei mäßiger Fahrbahnqualität liegt die Karosserie beachtlich ruhig und gelassen. Auf der Autobahn überzeugen die Langstreckenqualitäten des VW – selbst bei hohem Tempo und tiefen Bodenwellen. Bei denen kann man auch mal ein merkliches Nachschwingen ernten, was keinesfalls stört. Innerorts bzw. generell bei geringem Tempo und bei einzelnen Fahrbahnhindernissen spricht das Fahrwerk eher durchschnittlich an und reagiert tendenziell empfindlich auf Kanten. Eine wesentliche Ursache hierfür ist die 20-Zoll-Niederquerschnittsbereifung (Option, Serie 18 Zoll) – wie sich im Test anhand der temporär montierten 17-Zoll-Winterräder deutlich zeigte.

2,2 Sitze

✓ Die Höheneinstellung für den Fahrersitz gibt es beim T-Roc immer, ab der Ausstattungslinie Life ist sie auch für den Beifahrer Serie. Beim R-Line verbaut VW in der ersten Reihe Sport-Komfort-Sitze, die sich manuell in den Grundeinstellungen (längs, Höhe und Lehnenneigung) verstellen lassen. Eine elektrische Vierwege-Lendenwirbelstütze ist ebenfalls mit dabei. Optional gibt es das Sitzkomfortpaket Leder, welches neben einem Leder-Gestühl auch eine vollständig elektrische Einstellbarkeit samt Sitzflächenneigung und Memory-Funktion bietet. Eine Massagefunktion gibt es für den T-Roc in der R-Line nicht, nur beim Style wäre sie verfügbar. Die Konturen von Lehnen und Sitzflächen der Serien-Vordersitze sind angenehm geformt und taugen daher auch problemlos für die Langstrecke. Der Seitenhalt geht ebenfalls in Ordnung, wobei angesichts der sportlichen Ambitionen die Wangen stärker konturiert sein könnten. Die serienmäßige Mittelarmlehne kann längs und in der Höhe justiert werden – bei den Kopfstützen lässt sich nur die Höhe anpassen. Vorn sind die Armauflagen oben an der Fensterkante und unten in Höhe des Türgriffs ausreichend gepolstert, hinten findet man nur im Bereich des Türgriffs eine angenehme Ablage. Hinten geht es insgesamt weniger komfortabel zu, allerdings gehört die Rückbank im T-Roc zu den bequemeren in seiner Klasse. Lehne und Sitzfläche bieten eine passable Konturierung und einen gewissen Seitenhalt. Dank der ausreichenden Beinfreiheit lässt sich auch die etwas hockende Sitzposition angenehm ausgleichen. In der Mitte hockt man auf einer arg straffen Polsterung, eckt eher am Dachhimmel an und muss sich den Fußraum mit dem voluminösen Mitteltunnel teilen.

2,4 Innengeräusch

✓ Bei 130 km/h liegt der gemessene Geräuschpegel im Innenraum bei 66,2 dB(A) – ein gutes Ergebnis. Fahrgeräusche generell fallen kaum ins Gewicht, lediglich bei verschmutzter Fahrbahn lassen sich ein paar Steinchen in den vorne wie hinten mit Filz ausgekleideten Radhäusern wahrnehmen. Bei geringer Last läuft der Verbrenner sehr geräuscharm im Hintergrund und beim Bremsen kann man beim genauen Hinhören auch das leise Surren der Rekuperation wahrnehmen. Tritt man energischer aufs Gas, ist der Verbrenner akustisch präsenter, aber keinesfalls störend. Auf der Autobahn dringen vorrangig Windgeräusche von den Seitenscheiben/Außenspiegeln her an die Insassen heran, allerdings auf einem verträglichen Niveau, sodass einer regen Unterhaltung nichts im Wege steht.

1,4 Klimatisierung

✓ Davon abgesehen, dass die R-Line die Top-Ausstattungslinie darstellt, gibt sich VW bei der Klimatisierung des in der unteren Mittelklasse angesiedelten T-Roc recht spendabel. Zum Serienumfang gehört eine Dreizonen-Klimaautomatik, dessen Automatikmodus in drei Stufen einstellbar ist. Smarte Funktionen ermöglichen u. a. das temporäre Wärmen der Hände oder Füße. Eine praktische Scheibenheizung finden wir nicht in der Aufpreisliste, dafür aber eine Standheizung und -lüftung. Serie ist die Sitzheizung in Reihe eins, optional (Sitzkomfortpaket Leder) gibt es sie auch hinten. Ein beheiztes Lenkrad und abgedunkelte Scheiben im Fond gibt es ebenfalls serienmäßig. Neben der in der Klasse eher unüblichen Klimatisierungszone im Fond sorgen sowohl Luftausströmer in der Mittelkonsole und unter den Vordersitzen als auch vollständig versenkbare Fenster für Frischluft.

✗ Der Luftstrom aus den Düsen lässt sich nicht unabhängig von der Strömungsrichtung regulieren.

© ADAC e.V.

1,9 Antrieb

1,9 Fahrleistungen

✓ Der neue T-Roc ist laut VW das erste Modell des Herstellers mit durchgängig hybridisierten Antrieben. Zum Verkaufsstart gibt es zunächst den 1,5-l-eTSI: Ein 4-Zylinder-Benziner mit Turbolader samt variabler Turbinengeometrie, einem 48-V-Mildhybridsystem und Zylinderabschaltung, der im effizienten Miller-Zyklus betrieben wird. Der 48-V-Startergenerator dient zusätzlich dem Zurückgewinnen von Bremsenergie (gespeichert in einer separaten Lithium-Ionen-Batterie) und Unterstützung des Verbrenners insbesondere beim Anfahren mit bis zu 56 Nm. In der Basis leistet der Antrieb 85 kW/116 PS, der Testwagen besitzt die stärkste Ausbaustufe mit 110 kW/150 PS. Im Laufe des Jahres sollen zwei weitere Antriebe kommen: Ein 2-l-eTSI (ähnliche Antriebsstruktur, immer an den Allradantrieb 4MOTION gekoppelt und in zwei Leistungsstufen verfügbar: 150 kW/204 PS und als T-Roc R) und 1,5-l-Vollhybrid in ebenfalls zwei Leistungsstufen (100 kW/136 PS und 125kW/170 PS). Der 150-PS-Benziner im Testwagen schiebt das SUV standesgemäß voran. Untermotorisiert ist man keinesfalls – das Gegenteil aber auch nicht; spätestens auf der Autobahn macht ihm der Luftwiderstand zu schaffen. 8,9 s gibt der Hersteller für den Standardsprint von 0 auf 100 km/h an – bei Tempo 212 km/h ist Schluss. Die Fahrleistungen fallen gut aus: Von 15 auf 30 km/h geht es in gut einer Sekunde (Einfädeln in den Verkehr), der Spurt von 60 auf 100 km/h gelingt in 5 s (Überholvorgang) und für den Zwischenspurt von 80 auf 120 km/h vergehen 6,2 s.

2,1 Laufkultur

✓ Vibrationen aus dem Antriebstrang sind beim neuen T-Roc kein großes Thema – das Aggregat ist gut von der Karosserie entkoppelt. Im Kaltlauf spürt man den Vierzylinder etwas mehr und wer genau aufpasst, kann dezent wahrnehmen, wenn aus Effizienzgründen bei geringer Lastanforderung zwei Zylinder abgeschaltet werden. Der 1,5-l-Turbo spricht trotz variabler Turbinengeometrie (VTG) etwas zögerlich an, insbesondere wenn er vorher abgeschaltet und ausgekuppelt war. Ohnehin „segelt" der VW oft, was zunächst etwas gewöhnungsbedürftig ist: Betätigt man nur ganz leicht bei entspannter über Land-Fahrt das Gas und lässt es wieder los, wechselt der Antrieb vermehrt zwischen Segeln und Vortrieb. Die Leistungsabgabe erfolgt recht gleichmäßig, wobei der mittlere Drehzahlbereich am potentesten wirkt und es oben raus eher zäh wird.

1,9 Getriebe

Den neuen T-Roc gibt es nur noch mit einem 7-Gang-Doppelkupplungsgetriebe – die Zeiten des Handschalters sind also auch hier passé.

✓ Im Alltag schaltet die Automatik sanft und vermeidet stets hohe Drehzahlen. Bei spontaner Lastanforderung braucht es etwas, bis die richtige Welle gefunden wird – das geht aber noch in Ordnung. Auffällig beim Testwagen waren die deutlichen Geräusche aus dem mit trockenen Kupplungen arbeitenden DSG beim starken Beschleunigen und Schalten von Stufe zwei in drei. Systemseitig ist ein Wechsel der Fahrtrichtung flott möglich, nur ein E-Auto ist hier technisch bedingt schneller. Das Anfahren gelingt tadellos. Beim Rangieren in engen Parklücken kuppelt das Getriebe kurz vor Stillstand abrupt aus, zur Reduzierung des Verschleißes – nur hier vermisst man einen klassischen Wandler. Bei Bedarf kann man mithilfe der Paddel hinter dem Lenkrad die Gänge manuell wechseln. Eine praktische Autohold-Funktion ist serienmäßig an Bord. Im Menü hat man die Wahl zwischen zwei Rekuperationsstufen: Schwach und automatisch. Letztere Variante passt wie u. a. bei VW's ID-Modellen die Bremsleistung des Generators beispielsweise an den vorausliegenden Streckenverlauf und den Vorausfahrenden an – das entlastet und reduziert den Verschleiß an der mechanischen Bremse.

2,0 Fahreigenschaften

2,1 Fahrstabilität

✓ Der neue T-Roc hat eine ausgewogene Fahrwerksabstimmung mitbekommen, er liegt sicher auf der Straße und bleibt auch in schnell durchfahrenen Kurven gut beherrschbar. Das Fahrverhalten ist im Grenzbereich beachtlich neutral, nur bei Gaslupfen erntet man ein sich eindrehendes Heck, was aber dank des ESP keinesfalls kritisch für den Fahrer wird. Auch ein abrupter Bremsimpuls bringt das SUV nicht aus dem Konzept – der T-Roc bleibt weiterhin gut lenkbar mit leichter Tendenz zum Untersteuern. Der Geradeauslauf gibt kaum Grund zu klagen; Spurrinnen bringen den VW kaum aus der Ruhe, selbst mit den großen und breiten 20-Zoll-Rädern läuft er noch gut geradeaus. Obwohl der T-Roc ein SUV ist, das üblicherweise bei sportlicher Gangart ob des erhöhten Schwerpunkts zu verstärkten Aufbaubewegungen neigt, sind diese beim R-Line mit seinen adaptiven Dämpfern beachtlich gering ausgeprägt. Nur im Grenzbereich fallen sie stärker aus, was aber der Fahrsituation durchaus gerecht wird und so das fahrdynamische Limit verdeutlicht. Selbst bei Trockenheit und trotz der potenten Bereifung hat die Traktionskontrolle gut zu tun den Vortrieb auf die Straße zu bringen, wenn man es mit dem Gasfuß drauf anlegt. Beim ADAC Ausweichtest liefert der T-Roc in der getesteten Version (adaptive Dämpfer plus 20-Zoll-Bereifung) 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 gefühlvoll durch die Gassen mit dynamischer Ambition, zeigt er durchaus fahrdynamisches Talent. Eine Schleuder- oder gar Kipptendenz bestehen nicht, das ESP regelt effektiv und versteht sich mit dieser Fahrwerks-Reifen-Kombination offensichtlich sehr gut. Das Heck lenkt

© ADAC e.V.

nach jedem Richtungswechsel etwas mit und hilft dadurch den neuen Kurs einzuschlagen. Obwohl der T-Roc am Limit etwas schwammig wird, fühlt er sich durchaus flink und dynamisch an – die Messuhren bestätigen den Eindruck.

1,7 Lenkung

✓ Die elektro-mechanische Servolenkung des T-Roc haben die Ingenieure 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 in zwei Stufen variiert werden: Über den Fahrmodus Normal bzw. Sport oder direkt im Individualmodus. Dank der angemessenen Rückmeldung und des guten Ansprechens lässt sich der T-Roc zielgenau über kurvige Landstraßen dirigieren. Zum Serienumfang der Ausstattungslinie R-Line gehört die Progressivlenkung mit variabler Lenkübersetzung – eine wesentliche Ursache für den geringen Kurbelaufwand beim Parkieren: Von Lenkanschlag zu Lenkanschlag sind nur 2,2 Umdrehungen erforderlich. Die Progressivlenkung sorgt dafür, dass mit zunehmendem Lenkeinschlag die Übersetzung direkter wird, sodass die Lenkung um die Mittellage nicht zu nervös wirkt, andererseits bei vollem Lenkeinschlag weniger Lenkradumdrehungen nötig sind. Das Rückstellen in die Neutrallage erfolgt bereits oberhalb von Stadttempo vollständig und die Neutrallage lässt sich gut spüren, Kleben oder andere Unvollkommenheiten sind auch kein Thema – die Lenkung überzeugt.

2,1 Bremse

✓ Der Bremsweg aus Tempo 100 km/h fällt mit 34,6 m (Mittel aus zehn Vollbremsungen) gut aus. Nur befriedigend hingegen ist die etwas synthetische Rückmeldung am Bremspedal. Bei schwacher Bremsung ist zunächst recht viel Pedalweg nötig. Hier versucht die Elektronik möglichst viel Bremsenergie zurückzugewinnen und damit die mechanische Radbremse außenvor zu lassen – das dezente Pulsieren am Bremspedal durch die Aktorik kann im ersten Moment irritieren. Tritt man das Pedal weiter, erreicht man nach viel Pedalweg einen Druckpunkt und die Dosierbarkeit wird besser.

1,6 Sicherheit

1,3 Aktive Sicherheit

✓ Neben einer Kamera hinter der Frontscheibe verfügt der T-Roc u. a. über Radarsensoren an Front und Heck – das sind gute Voraussetzungen für viele Fahrerassistenzsysteme. Von diesen hat das kompakte SUV zahlreiche an Bord, größtenteils serienmäßig. Im Wesentlichen lässt sich die umfangreiche Serienausstattung nur signifikant mittels des Technikpakets „IQ.Drive“ aufwerten, denn hier ist u. a. der Travel Assist dabei. Damit hält das serienmäßige ACC nicht nur stur die Geschwindigkeit, sondern passt diese auch entsprechend des Streckenverlaufs an. Außerdem halten der Lenkassistent sowie der Notfallassistent Einzug. Ordert man zusätzlich das Parkpaket, befähigt dies den Travel Assist dazu, beim Spurwechsel zu unterstützen. Mit den Lenkradtasten kann man wechseln zwischen einem Limiter, Tempomat, Abstandsregeltempomat (ACC) und Travel Assist – alle Systeme bis auf den Tempomat können auf Wunsch die durch die Verkehrszeichenerkennung registrierten Tempolimits automatisch übernehmen. Unschön: Im Test bei Dunkelheit, Nässe und schlechter Sicht hat der Lenkassistent starke Schwierigkeiten die Spur korrekt zu halten bzw. lenkt das Fahrzeug gern auch mal abseits der eigenen Fahrspur. Hier sollte das sonst tadellos funktionierende System den Dienst rechtzeitig quittieren und den Fahrer, der ohnehin die volle Verantwortung trägt, nicht zusätzlich belasten.

Übersicht der Assistenzsysteme

Serienmäßig enthalten

- Abstandswarnung
- Notbremsassistent beim Rückwärtsfahren
- Notbremssystem
- Abbiegeassistent
- Notbremssystem für ungeschützte Verkehrsteilnehmer
- Querverkehrerkennung beim Rückwärtsfahren
- Geschwindigkeitsbegrenzer
- Tempomat
- Abstandsregeltempomat
- Verkehrszeichenerkennung
- Spurhalteassistent
- Spurwechselassistent
- Ausweichassistent
- Ausstiegswarnung
- Tempolimitübernahme

Optional erhältlich

- Autobahnassistent

© ADAC e.V.

Spurwechselautomatik

Notfallassistent

Insassenschutzsystem proaktiv

Nicht erhältlich

Reifendruckkontrollsystem direkt messend

1,6 Passive Sicherheit

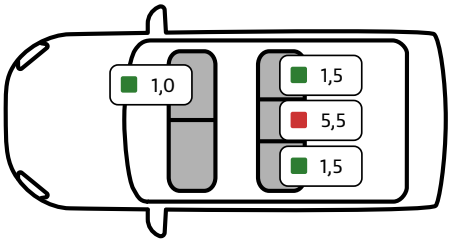
✓ Beim Crashtest nach Euro NCAP-Norm (Stand: 12/2025) erreicht der T-Roc mit 91 Prozent der möglichen Punkte ein gutes Resultat. Das kompakte SUV ist serienmäßig mit Front- und Seitenairbags vorne, einem Centerbag zwischen den vorderen Insassen sowie von vorne nach hinten durchgehenden Kopfairbags ausgestattet. Optional gibt es das proaktive Insassenschutzsystem (Bestandteil des Technikpaket IQ.Drive), das vor einem drohenden Unfall die Sicherheitsgurte strafft, die Scheiben und ggf. das Schiebedach weitgehend schließt und die Warnblinkanlage prophylaktisch aktiviert. Serie ist die Multikollisionsbremse, die im Falle einer Kollision die Bremse aktiviert und damit das Schadenspotenzial infolge einer möglichen weiteren Kollision reduziert. Dank der rundum vorhandenen Bügel-Türgriffe wird die Rettung der Insassen im Ernstfall nicht unnötig erschwert. Gurtstraffer und Gurtkraftbegrenzer gibt es auf allen äußeren Sitzplätzen. Hinten auf den äußeren Plätzen hat der T-Roc zudem festklemmende Gurtzungen. Die vorderen Kopfstützen bieten Personen bis zu einer Größe von fast zwei Metern guten Schutz. Hinten reichen die Kopfstützen für Menschen bis knapp 1,80 m Größe. Vorn wie hinten werden die Insassen aktiv ermahnt, sich anzugurten – der VW erkennt, wenn Sitzplätze belegt sind. Das Warndreieck ist ideal verstaut in der Innenverkleidung der Heckklappe und die Verbandtasche befindet sich ebenfalls gut zugänglich im Seitenfach des Kofferraums. Schweres Gut lässt sich sicher mithilfe der vier stabilen Verzurrösen im Kofferraum fixieren.

✗ Ein spezifisches Kofferraum-Trennnetz zum Schutz vor herumfliegenden Gegenständen im Gepäckraum bei dachhoher Beladung gibt es nicht.

2,1 Kindersicherheit

✓ Im Bereich Kindersicherheit hat der T-Roc im Crashtest nach Euro NCAP-Norm gut abgeschnitten und konnte 87 Prozent der möglichen Punkte erzielen. Mit der zur Verfügung stehenden Innenbreite können maximal zwei Kindersitze nebeneinander auf der Rückbank platziert werden. Auf dem Beifahrersitz gibt es keinerlei Einschränkung bei der Installation eines Kindersitzes – Isofix-Anbindungen samt i-Size-Freigabe und Ankerhaken sind vorhanden. Der Airbag auf diesem Platz lässt sich per Schlüsselschalter deaktivieren, dann dürfen dort auch rückwarts gerichtete Kindersitze eingebaut werden. Mit den Gurten lassen sich Kindersitze im Fond gut befestigen, die Gurtschlösser hinten sind fixiert, sodass auch ein einhändiges Angurten möglich ist. Auf den äußeren beiden Rücksitzen empfiehlt sich der Einbau über die gut erreichbaren Isofix-Punkte samt Ankerhaken. Will man auf den Rücksitzen eine Babyschale mit Basis samt Stützfuß 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. Beim T-Roc ist serienmäßig ein System zur (indirekten) Erkennung von Kindern auf den Rücksitzen verbaut, welches entsprechend Alarm schlägt, sollte man diese beim Verlassen des Fahrzeugs vergessen.

✗ Der Sitz hinten in der Mitte ist aufgrund der ungünstig angeordneten Gurtanlenkpunkte für Kindersitze schlecht geeignet; Isofix-Halterungen gibt es dort wie üblich nicht.



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

1,8 Sicherheit ungeschützte Personen

✓ Im Crashtest nach Euro NCAP-Norm schneidet der T-Roc mit 87 Prozent der Maximalpunkte in der Kategorie Fußgängerschutz gut ab, ein erhöhtes Verletzungsrisiko gibt es nur an den A-Säulen. Von Vorteil ist der serienmäßige Notbremsassistent, der sowohl Fußgänger als auch Radfahrer erkennt. Dadurch kann er einen Aufprall möglichst gar verhindern oder zumindest abschwächen, wodurch das Verletzungsrisiko sinkt.

2,6 Umwelt

2,8 Verbrauch

Der T-Roc 1.5 eTSI braucht bei der ADAC Verbrauchsmessung durchschnittlich 6,0 l Super pro 100 km – ein befriedigendes Ergebnis, trotz der umfangreichen Bemühungen der Wolfsburger. Die Physik lässt sich nicht überlisten, so sind die Haupttreiber des Kraftstoffverbrauchs die Fahrwiderstände. Platz eins ist der Luftwiderstand, diesen haben die Ingenieure bereits mit einem im Vergleich zum Vorgänger gesenkten cW-Wert adressiert. Die relativ große Stirnfläche von 2,4 m² ergibt sich, wenn man adäquate Platzverhältnisse und einen hohen Nutzwert schaffen will – ein Zielkonflikt. Für den Fahrer

© ADAC e.V.

bedeutet dies möglichst hohe Geschwindigkeiten zu vermeiden, denn der Leistungsbedarf infolge des Luftwiderstands steigt kubisch mit dem Tempo. So lässt sich die beim T-Roc vorhandene Zylinderabschaltung auch gut nutzen, denn diese arbeitet nur bei moderater Lastanforderung. Roll- und Reibungswiderstände fallen ins Gewicht bei konstanter Fahrt – hier kann u. a. eine Sprit-Sparbereitung helfen, welche allerdings im Konflikt zu Aspekten der Fahrdynamik steht. Ein weiterer wesentlicher Punkt ist der Beschleunigungswiderstand, welcher neben der Fahrzeugmasse auch maßgeblich vom eigenen Fahrstil abhängt. Immerhin müssen gut 1,4 t im Falle des Testwagens beschleunigt werden. Um den Verbrauch im Alltag zu senken empfiehlt es sich nicht das volle Beschleunigungspotenzial abzurufen und sachte zu verzögern. So kommen die Vorteile des 48-V-Mildhybridsystems voll zum Tragen: Bremsenergie wird nicht in Wärme „vergeudet", sondern gespeichert und anschließend wieder für Vortrieb genutzt. Hilfreich ist es hier außerdem die automatische Rekuperation zu nutzen, welche optimal auf den Antrieb abgestimmt ist. So kann diese auch darüber entscheiden, ob es nicht sogar effizienter ist zu segeln bei abgeschaltetem Verbrenner. In puncto Schadstoffe ist der nach Euro 6e-Norm homologierte und mit einem Otto-Partikelfilter ausgestattete T-Roc absolut unauffällig und unterschreitet sämtliche Grenzwerte weit.

1,9 Umwelteinfluss

✓ Heutzutage ist die Umweltverträglich ein großes Thema. Hierbei spielen nicht nur Aspekte wie die lokal ausgestoßenen Emissionen eine Rolle. Dank der recht kompakten Abmaße des T-Roc nimmt dieser erfreulich wenig Verkehrsfläche ein – ein Pluspunkt, denn Platz ist insbesondere im urbanen Raum kostbar. Das Leergewicht von 1.452 kg des Testwagens fällt ebenfalls erfreulich niedrig aus. Das hilft nicht nur beim Einsparen von Kraftstoff, sondern schont auch die Reifen und Straßen-Infrastruktur. Zum Vergleich: Ein 2025 getesteter, vollelektrischer Volvo EX30, der ähnliche Abmaße aufweist bzw. sogar 14 cm kürzer ist, bringt knapp 500 kg mehr auf die Waage. Mit 67 dB(A) fallen die Vorbeifahrgeräusche des VW durchschnittlich aus – der eben genannte Volvo bringt es hier auf grade mal zwei dB(A) weniger. Denn neben dem Antrieb leisten auch die Abrollgeräusche einen wesentlichen Beitrag zur Lärmbelastung. Laut VW bestehen etwa 20 % der verwendeten Kunststoffe im Interieur als auch Exterieur aus Rezyklaten und die verwendeten Textilien enthalten ebenfalls einen signifikanten Recycling-Anteil.

2,5 Autokosten

2,5 Monatliche Gesamtkosten

✓ Die Preisspirale macht auch beim neuen T-Roc nicht halt. So werden für die Basis bereits mehr als 30.000 Euro fällig. Der R-Line schlägt ohne Extras mit 42.460 Euro zu Buche – im Vergleich zum Vorgänger in der R-Line-Ausstattung eine sehr stolze Preisanpassung um 20 Prozent. Im Umkehrschluss bekommt man für das Geld aber auch die Top-Ausführung mit einem großen Umfang an Serienausstattung. Der Testwagen mit seinen Extras kommt auf beachtliche 48.390 Euro. Definitiv zu empfehlen ist die Adaptive Fahrwerksregelung DCC (knapp 900 Euro) und das Technikpaket „IQ.Drive" (knapp 1.100 Euro), welches den Travel Assist und das Head-up-Display beinhaltet. Die Steuer liegt aktuell bei niedrigen 98 Euro pro Jahr, die Typenklasseneinstufungen für die Versicherungen sind sehr günstig (Haftpflicht 12) bis moderat (Teilkasko 20, Vollkasko 19). Garantie gibt VW allgemein nur magere zwei Jahre, drei sind es immerhin auf den Lack und zwölf gegen Durchrostung.

© ADAC e.V.

Motorvarianten

In der preisgünstigsten Modellversion

Typ	T-Roc 1.5 eTSI Trend DSG	T-Roc 1.5 eTSI Life DSG
Aufbau/Türen	SUV/5	SUV/5
Zylinder/Hubraum [ccm]	4/1498	4/1498
Leistung [kW (PS)]	85 (116)	110 (150)
Max. Drehmoment [Nm] bei 1/min	220/1500	250/1500
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	196	212
Verbrauch pro 100 km lt. Hersteller (WLTP)	5,5 l S	5,5 l S
CO2 [g/km] lt. Hersteller (WLTP)	126	126
Versicherungsklassen KH/VK/TK	12/19/20	12/19/20
Steuer pro Jahr [Euro]	94	94
Preis [Euro]	30.845	36.755

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
Kraftstoffe: N - Normalbenzin / S - Superbenzin / SP - SuperPlus / D - Diesel / FG - Flüssiggas / G - Erdgas / E - Strom

ADAC © ADAC e.V.

Herstellerangaben

4-Zylinder Ottomotor (Reihe), Turbo, Euro 6e, OPF	
Hubraum	1.498 ccm
Leistung	110 kW/150 PS
Maximales Drehmoment	250 Nm
Kraftübertragung	Vorderrad
Getriebeart	7-Gang-Automat. Schaltgetriebe (Doppelkupplung)
Höchstgeschwindigkeit	212 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	8,9 s
Verbrauch pro 100 km (WLTP)	5,6 l
CO_2-Ausstoß	128 g/km
Stirnfläche/cW-Wert	2,40 m²/0,29
Klimaanlage Kältemittel	1234yf
Reifengröße (Serie)	225/50 R18
Länge/Breite/Höhe	4.373/1.828/1.573 mm
Leergewicht/Zuladung	1.474/506 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	475/1.350 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	730/1.500 kg
Stützlast/Dachlast	80/75 kg
Tankinhalt	50 l
Garantie Allgemein/Rost	2 Jahre/12 Jahre
Produktionsort	Portugal, Setúbal

ADAC Messwerte

Überholvorgang 60-100 km/h	5,0 s
Überholvorgang 80-120 km/h	6,2 s
Bremsweg aus 100 km/h	34,6 m
Reifengröße	225/40 R20 94W
Reifen	Hankook Ventus EVO SUV
Wendekreis	11,0 m
Autotest-Verbrauch	6,0 l/100 km
Reichweite	829 km
Innengeräusch 130 km/h	66,2 dB(A)
Fahrzeugbreite (inkl. Außenspiegel)	2.050 mm
Leergewicht/Zuladung	1.452/528 kg
Kofferraum normal	410 l
geklappt/dachhoch	810/1.240 l

Kosten

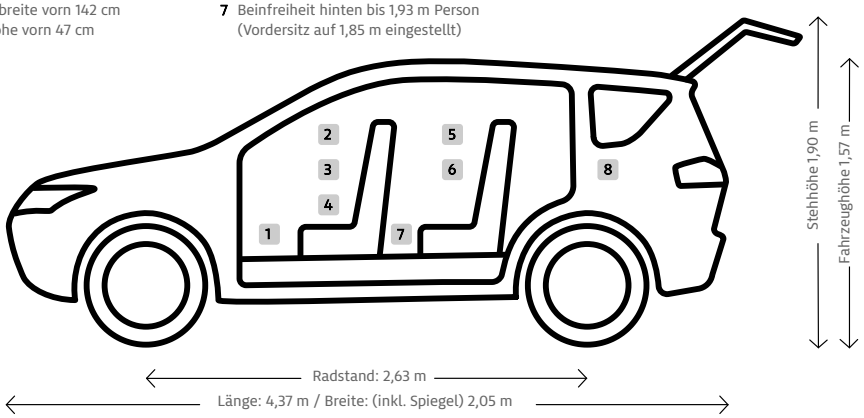
(pro Monat, fünfjährige Haltung, 15.000 km/Jahr)

Betriebskosten	148 Euro
Fixkosten	124 Euro
Werkstattkosten	85 Euro
Wertverlust	462 Euro
Monatliche Gesamtkosten	818 Euro
Steuer pro Jahr	98 Euro
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	12/19/20
Basispreis getestete Variante	42.460 Euro

Informationen zum Testfahrzeug

Pressefahrzeug	EZ 14.10.2025
Testwagenpreis inkl. Sonderausstattung	48.390 Euro
Kilometerstand bei Testbeginn	5.047 km
Auffälligkeiten/Mängel	keine
Softwarestand	Software: 2768; ABT Software: 5075

1 Beinfreiheit vorn bis 1,96 m Person
2 Kopffreiheit vorn bis 2,14 m Person
3 Innenbreite vorn 142 cm
4 Sitzhöhe vorn 47 cm
5 Kopffreiheit hinten bis 1,93 m Person
6 Innenbreite hinten 138 cm
7 Beinfreiheit hinten bis 1,93 m Person (Vordersitz auf 1,85 m eingestellt)
8 Kofferraumvolumen 410 - 1.240 L



Ausstattung

Technik (°im Testwagen vorhanden)	
Adaptives Fahrwerk	880 Euro°
Scheinwerfer LED	Serie
Abbiege-/Kurvenlicht	Serie
Fahrlicht-/Wischerautomatik	Serie
Fernlichtassistent statisch/dynamisch	Serie/535 Euro° (Paket)
Tempomat/Limiter/ACC	Serie
Einparkhilfe vorn/hinten	Serie
Parklenkassistent	155 Euro° (Paket)
Rückfahrkamera/360°-Kamera	Serie/1.090 Euro° (Paket)
Head-up-Display	1.090 Euro° (Paket)
Schlüsselloses Zugangssystem	Serie
Elektrische Heckklappe	390 Euro°

Sicherheit	
Seitenairbags vorn/hinten	Serie/-
Kopfairbags vorn/hinten	Serie
Zentralairbag	Serie
Spurwechselwarnung	Serie
Ausstiegswarnung	Serie
Querverkehrwarnung hinten	Serie

Innen	
Navigationssystem	920 Euro° (Paket)
USB vorn/hinten	Serie
Apple CarPlay / Android Auto	Serie
Induktive Ladeschale	Serie
Klimaanlage/-automatik	Serie
Standheizung/-klimatisierung	1.300 Euro/-
Elektr. Fensterheber vorn/hinten	Serie
Autom. abblend. Innen-/Außenspiegel	Serie/-
Außenspiegel elektr. anklappbar	Serie
Höheneinstellbarer Fahrer-/Beifahrersitz	Serie
Elektr. Sitze vorn links/rechts	2.595 Euro (Paket)
Lordosenstütze links/rechts	Serie
Sitzheizung vorn/hinten	Serie
Lenkradheizung	Serie
Rücksitzlehne geteilt klappbar	Serie
Ambientebeleuchtung vorn/hinten	Serie/-

Außen	
Anhängerkupplung	950 Euro
Metalliclackierung	ab 860 Euro
Schiebedach/Panoramaglasdach	1.330 Euro

Testurteil

Autotest (ohne Autokosten)	**2,1**
Autokosten	**2,5**

KATEGORIE	NOTE
Karosserie	**2,5**
Verarbeitung	2,4
Alltagstauglichkeit	2,8
Licht und Sicht	2,5
Ein-/Ausstieg	2,4
Kofferraum-Volumen	2,4
Kofferraum-Nutzbarkeit	2,7
Kofferraum-Variabilität	2,1
Innenraum	**2,3**
Bedienung	2,3
Multimedia	1,7
Raumangebot vorn	1,8
Raumangebot hinten	2,6
Innenraum-Variabilität	3,5
Komfort	**1,9**
Federung	1,8
Sitze	2,2
Innengeräusch	2,4
Klimatisierung	1,4
Antrieb	**1,9**
Fahrleistungen	1,9
Laufkultur	2,1
Getriebe	1,9
Fahreigenschaften	**2,0**
Fahrstabilität	2,1
Lenkung	1,7
Bremse	2,1
Sicherheit	**1,6**
Aktive Sicherheit	1,3
Passive Sicherheit	1,6
Kindersicherheit	2,1
Sicherheit ungeschützte Personen	1,8
Umwelt	**2,6**
Verbrauch	2,8
Umwelteinfluss	1,9

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

Stand: 31.07.2026
Test und Text: Dipl.-Ing. Willy Roßmeier

ADAC © ADAC e.V.

Bildergalerie

ADAC © ADAC e.V.