Mild-Hybrid (Otto/Elektro)
41.160 €
85 kW/116 PS
845 km
5,9 l pro 100 km



VW T-Roc 1.5 eTSI Life DSG

Fünftüriges SUV der unteren Mittelklasse

Bereits in der zweitniedrigsten Ausstattungslinie Life mit dem Basis-Benziner weiß der T-Roc zu überzeugen und leistet sich im Autotest keine ernsthaften Schwächen. Er ist geräumig, hinterlässt einen angemessenen Qualitätseindruck, fährt sich gut und lässt sich weitgehend intuitiv bedienen. Schade, dass die adaptiven Dämpfer (DCC) nur den beiden höchsten Ausstattungslinien vorbehalten sind. Ähnlich ist es mit dem Head-up-Display und dem Travel Assist, die beide ebenfalls nur für den Style und R-Line verfügbar sind. Abgesehen von diesen Details, die zugegebenermaßen ohnehin für die Klasse unüblich sind, ist für den Life fast alles zu haben bzw. ohnehin serienmäßig an Bord, was heutzutage zum guten Ton gehört. In puncto Sicherheitsausstattung wie auch Multimedia gibt es kaum was zu tadeln und auch sonst liefert der T-Roc eine unspektakulär gute Leistung ohne auffällige Ausreißer nach oben oder unten ab. Bzgl. der Motorisierung sind die knapp 3.000 Euro Aufpreis für den 150-PS-eTSI eine Überlegung wert. Beim Verbrauch sind die Einbußen gegenüber der getesteten 116-PS-Variante marginal, wie jüngst der Test mit dem T-Roc R-Line zeigte: 5,9 l/100 km genehmigt sich der kleine eTSI im ADAC Verbrauchstest. Allerdings halten sich die Fahrleistungen mit dem Basis-Benziner im Rahmen. Spätestens auf der Autobahn legt der T-Roc recht verhalten an Geschwindigkeit zu. Hier täten die rund 30 PS mehr gut. Beim Bremsweg wiederum überzeugt der Wolfsburger, wie auch bei der Lenkung. Der Grundpreis von knapp 34.000 Euro für den Life klingt verlockend, allerdings reißt man schnell die 40.000-Euro-Marke wie im Falle des Testwagens mit seinen sinnvollen Extras wie u. a. dem Navigationssystem oder beheizten Vordersitzen.

✓ **gutes Platzangebot für Insassen und Gepäck, harmonische Lenkung, kurzer Bremsweg, reichhaltige serienmäßige Sicherheitsausstattung**

✗ **träger Motor, etwas hoher Verbrauch**

ADAC Urteil

2,2 Autotest
2,3 Autokosten

ADAC Zielgruppencheck

2,8 Familie
3,3 Stadtverkehr
3,1 Senioren
2,5 Langstrecke
2,8 Transport
3,0 Fahrspaß
2,2 Preis/Leistung

Konkurrenten

u. a. Citroen C4, Honda HR-V, Hyundai Tucson, Kia Sportage, Mazda CX-30, Nissan Qashqai, Opel Frontera, Mini Countryman C, Renault Symbioz, Toyota C-HR

Alle Infos und Bilder auch digital auf adac.de

ADAC © ADAC e.V.

Inhaltsverzeichnis

2,6 Karosserie 03

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

2,2 Innenraum 05

Bedienung 05
Multimedia 06
Raumangebot vorn 06
Raumangebot hinten 07
Innenraum-Variabilität 07

2,5 Komfort 07

Federung 07
Sitze 07
Innengeräusch 08
Klimatisierung 08

2,4 Antrieb 08

Fahrleistungen 08
Laufkultur 08
Getriebe 08

2,0 Fahreigenschaften 09

Fahrstabilität 09
Lenkung 09
Bremse 09

1,7 Sicherheit 09

Aktive Sicherheit 09
Passive Sicherheit 10
Kindersicherheit 10
Sicherheit ungeschützte Personen 10

2,5 Umwelt 11

Verbrauch 11
Umwelteinfluss 11

2,3 Autokosten 11

Monatliche Gesamtkosten 11

Motorvarianten 12

Fahrzeugdaten 13

Bilder 14

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 © ADAC e.V.

2,6 Karosserie

2,6 Verarbeitung

Die Karosserie des Kompakt-SUV 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. Unter der Haube fallen uns nicht durchgängig ummantelte Kabelstränge und das Fehlen einer großflächigen Motorabdeckung auf, die dem sonst gut verarbeiteten T-Roc gutstünden. Die Haube selbst ist auf der Unterseite kostenoptimiert lediglich dunkel grundiert. Der Unterboden ist für ein Verbrennerfahrzeug beachtlich gut verkleidet – lediglich 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.

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 hinterlässt: Das Armaturenbrett ist im oberen Bereich größtenteils mit gepolstertem Stoff und mittig mit einer weiteren Stoffbahn überzogen. Die Türverkleidungen hinten sind aus hartem Kunststoff gefertigt – vorn hingegen sind sie immerhin teilweise geschäumt. Positiv: Die Türfächer haben Stoffeinlagen gegen Klappergeräusche erhalten. Alle Säulenverkleidungen und die Sonnenblenden kommen aus texturiertem Kunststoff daher.

✕ Die Fronthaube wird nur von einem Haltestab offengehalten – eine Gasdruckfeder wäre hier die besser handhabbare Lösung.

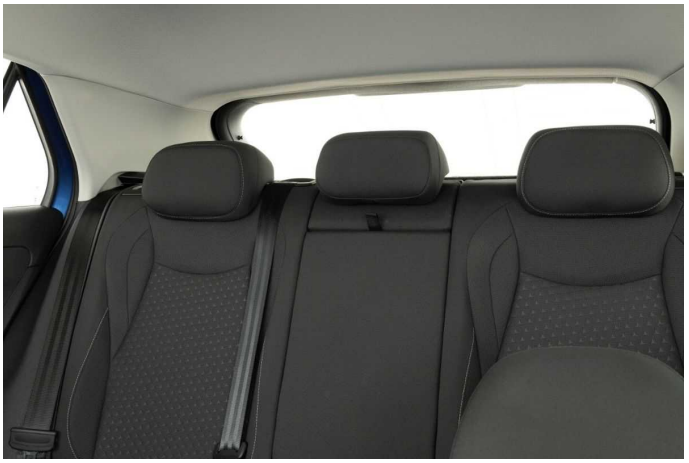
2,8 Alltagstauglichkeit

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 10,9 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 5,9 l Super zugrunde, kommt der T-Roc mit dem erfreulich großen 50-l-Tank 845 km weit – ein gutes Ergebnis. Die Transportqualitäten des SUV können sich ebenfalls sehen lassen: Im Falle des Testwagens darf man üppige 564 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 1,3 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.

2,7 Licht und Sicht

Die ADAC Rundumsichtmessung bescheinigt dem SUV ein mäßiges Ergebnis. 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 fällt nur mäßig aus. Ursächlich hierfür sind insbesondere die breiten C-Säulen und die Kopfstützen im Fond.

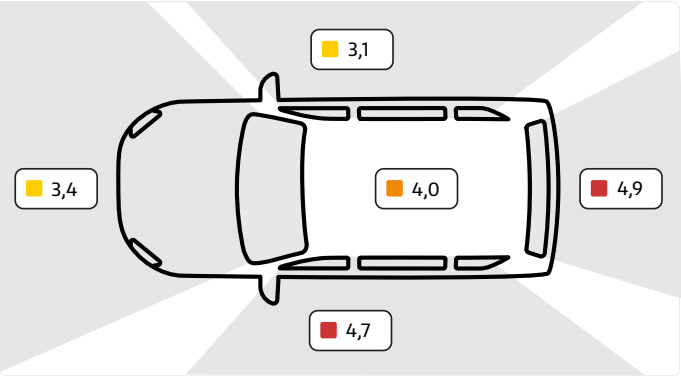
✓ SUV-typisch gut ist die Sicht auf den Verkehr ob der hohen Sitzposition. Serie beim T-Roc sind rundum Parksensoren und eine Rückfahrkamera samt Waschdüse. Ein 360-Grad-Kamerasystem ist nur für die hohen Ausstattungslinien verfügbar. Immerhin gibt es optional einen Einparkassistenten (Technikpaket), der gute Arbeit leistet. Gerade 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 T-Roc wird ausschließlich mit LED-Scheinwerfern angeboten. Beim Testwagen sind die optionalen (Lichtpaket) LED-Plus-Scheinwerfer samt automatischer Leuchtweitenregulierung, statischem Fernlichtassistenten, Abbiegelicht und Kurvenlicht verbaut. Insgesamt ist die Fahrbahnausleuchtung gut und angenehm breit. Lediglich leichte Inhomogenitäten sowohl beim Abblend- als auch Fernlicht fallen dezent negativ auf. Bemerkenswert: Bei Dunkelheit auf kurvigen Landstraßen entsteht der Eindruck, dass VW dem T-Roc ein „echtes" Kurvenlicht spendiert hat, bei dem die Scheinwerferelemente

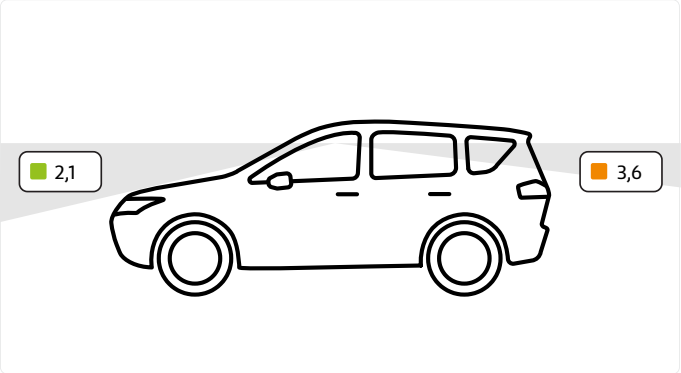
© ADAC e.V.

mechanisch geschwenkt werden. Die Rückleuchten sind bereits bei eingeschaltetem Tagfahrlicht mit an, was die Sichtbarkeit im Verkehr erhöht.

✗ Eine Scheinwerferreinigungsanlage ist nicht verfügbar, die nicht nur die eigene Sicht verbessern würde, sondern auch die Blendung anderer reduzieren könnte. Die Bremsleuchten und Nebelschlussleuchte erzeugen 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.

2,5 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 49 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, weshalb man beim Einsteigen die Beine weiter anheben muss. 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 (Technikpaket) 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 hinten lässt es sich nicht gut auf der Rückbank durchrutschen.

2,4 Kofferraum-Volumen

✓ Unter der Kofferraumabdeckung fasst der Gepäckraum mit dem Ladeboden in unterster Position 410 l. Entfernt man die Abdeckung und nutzt den Stauraum bis zum Dach, 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 passen weitere 45 l.



Der Gepäckraum fasst unter der Hutablage 410 Liter.

3,0 Kofferraum-Nutzbarkeit

Für den T-Roc Life gibt es nur eine klassische Heckklappe, welche nach dem Entriegeln und kurzen Anheben über die beiden Gasdruckfedern aufschwingt – eine elektrische Variante ist nur bei den höheren Ausstattungslinien verfügbar. 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,

© ADAC e.V.

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. Rechts im Kofferraum gibt es einen praktischen 12-V-Anschluss (der einzige im Fahrzeug), beispielsweise für eine Kühltasche.



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

2,0 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 darüber, kann ein Einklemmen und damit mögliche Beschädigung allerdings nicht ausgeschlossen werden. Nur den mittleren Ausstattungslinien Life und Style vorbehalten ist der umklappbare Beifahrersitz. An den Seiten des Gepäckraums gibt es 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 gibt es im Zubehör ein Gepäcknetz, das sich dank der vier stabilen Verzurrösen im Bereich des Bodens leicht befestigen lässt.

2,2 Innenraum

2,3 Bedienung

✓ Das Cockpit des 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 ernst genommen und vermehrt wieder Tasten ins Interieur gebracht. Ein Novum für den 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 serienmäßig nur die Lautstärke regulieren – redundant zum immer noch vorhandenen Slider unterhalb des Zentraldisplays und den Lenkradtasten. Optional für den Life (Ambientepaket) mutiert der Regler zum „Fahrerlebnisschalter", mit dem sich u. a. die Fahrmodi zusätzlich einstellen lassen. 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 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 Temporo 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, was eine Blickabwendung zur Bedienung und zum Ablesen des Lichtstatus erfordert. Die Scheibenwischerfunktion wanderte wie mittlerweile üblich bei VW 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 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 Herunterdrücken, wie man es von so manchem Konkurrenten gewohnt ist. Das Multifunktionslenkrad gleicht 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. 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

© ADAC e.V.

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. Das Head-up-Display ist nur für die oberen Ausstattungslinien verfügbar.



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

1,8 Multimedia

✓ Der T-Roc 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 ab der Ausstattungslinie Life ist die induktive Ladeschale für das Smartphone und die Möglichkeit über die integrierte eSIM einen WLAN-Hotspot zu eröffnen. Dank der permanenten Internetanbindung lässt sich der VW OTA (Over-the-Air) stets softwareseitig auf dem aktuellen 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 – das Surround-Soundsystem von Harman Kardon mit acht Lautsprechern und Subwoofer in der Reserveradmulde ist nur für die beiden oberen Ausstattungslinien verfügbar.

✗ 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.

1,7 Raumangebot vorn

✓ Der Fahrersitz lässt sich für Personen bis zu einer Körpergröße von gut 1,95 m 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 angenehm luftig. Zwar fällt die Seitenlinie recht hoch aus, dafür sorgt die niedrige Mittelkonsole für viel

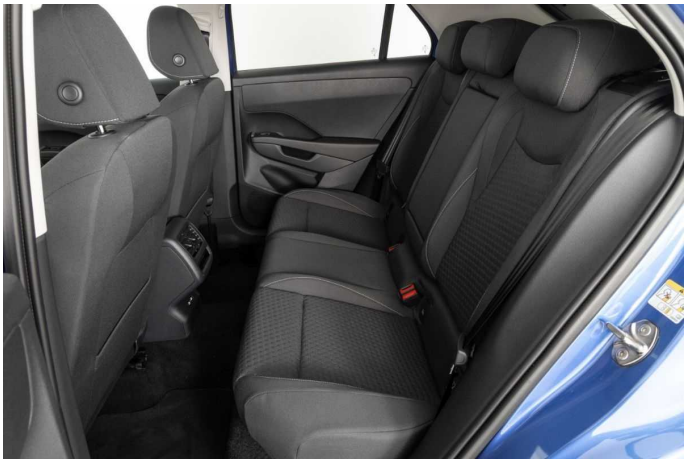
© ADAC e.V.

Bewegungsfreiraum. Gegen Aufpreis gibt es ein Panorama-Ausstell-/Schiebedach mit getöntem Glas, das mehr Licht in den Innenraum lässt. Die heutzutage obligatorische Ambientebeleuchtung (Ambientepaket) macht viel her: Vier Bereiche lassen sich individuell konfigurieren.

2,4 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, reichen die Kopf- und Beinfreiheit im Fond für knapp 1,95 m große Leute. 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 und die Dachlinie recht niedrig ist. 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. 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 vermissen wir ebenfalls, wie auch ein geschlossenes Ablagefach unter der Mittelarmlehne.

2,5 Komfort

2,8 Federung

Die Vorderräder werden von McPherson-Federbeinen samt Stabilisator geführt, hinten kommt eine aufwendige Mehrlenkerkonstruktion inklusive Stabilisator zum Einsatz. Für den Life gibt es keine Optionen beim Fahrwerk – die adaptive Fahrwerksregelung DCC ist erst ab dem Style verfügbar. Dennoch überzeugt auch das Standard-Fahrwerk des T-Roc. Die Abstimmung ist ausgewogen und im Alltag durchaus komfortabel. Selbst bei flotter Kurvenfahrt über Land und bei mäßiger Fahrbahnqualität liegt die Karosserie recht ruhig und gelassen. Auf der Autobahn überzeugen die Langstreckenqualitäten des VW. Innerorts bzw. generell bei geringem Tempo und bei einzelnen Fahrbahnhindernissen spricht das Fahrwerk durchschnittlich an und reagiert trotz der großen 18-Zoll-Bereifung (Option) gelassen auf Kanten. Die Basis-16-Zöller würden sicher Unebenheiten noch besser wegstecken.

2,5 Sitze

✓ Die Höheneinstellung für den Fahrersitz gibt es beim T-Roc immer, ab der Ausstattungslinie Life ist sie auch für den Beifahrer Serie. Eine elektrische Vierwege-Lendenwirbelstütze ist ebenfalls mit dabei. Die übrigen Grundeinstellungen (Längsposition und Lehnenneigung) der Komfortsitze werden manuell eingestellt – weitere Optionen wie z. B. eine elektrische Verstellung oder Massage-Funktion sind für den Life nicht verfügbar. Die Konturen von Lehnen und Sitzflächen der Vordersitze sind angenehm geformt und taugen daher auch problemlos für die Langstrecke. Der Seitenhalt geht ebenfalls in Ordnung, wobei 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,

ADAC © ADAC e.V.

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 66,6 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.

2,0 Klimatisierung

✓ Zum Serienumfang des T-Roc in der Ausstattungslinie Life gehört eine Zweizonen-Klimaautomatik, dessen Automatikmodus in drei Stufen einstellbar ist. Smarte Funktionen ermöglichen u. a. das temporäre Wärmen der Hände oder Füße. Optional gibt es eine Dreizonen-Klimaautomatik – das ist ungewöhnlich für die Klasse. Bestandteil des Winterpakets (Option) sind die Sitzheizung in Reihe eins sowie die Lenkradheizung. Ebenfalls optional erhältlich sind die abgedunkelten Scheiben im Fond. Sowohl Luftausströmer in der Mittelkonsole und unter den Vordersitzen als auch vollständig versenkbare Fenster sorgen hinten für Frischluft. Eine praktische Scheibenheizung gibt es generell nicht und die Standheizung und -lüftung ist nur den oberen beiden Ausstattungslinien vorbehalten.

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

2,4 Antrieb

2,7 Fahrleistungen

Unter der Haube des Testwagens steckt die Basis-Motorisierung mit 85 kW/116 PS und 220 Nm. Der 1,5-l-eTSI ist mit einem Turbolader samt variabler Turbinengeometrie, einem 48-V-Mildhybridsystem und Zylinderabschaltung ausgestattet und wird im effizienten Miller-Zyklus betrieben. Der 48-V-Startergenerator dient zusätzlich der Rückgewinnung von Bremsenergie (gespeichert in einer separaten Lithium-Ionen-Batterie) und der Unterstützung des 4-Zylinder-Verbrenners insbesondere beim Anfahren mit bis zu 56 Nm. Untermotorisiert ist man mit dem Basis-Benziner zwar nicht, darf aber auch keine allzu flotten Fahrleistungen erwarten. Bis auf Landstraßentempo geht es ordentlich voran, aber spätestens auf der Autobahn wird es recht zäh. 10,6 s gibt der Hersteller für den Standardsprint von 0 auf 100 km/h an – bei Tempo 196 km/h ist nach reichlich Anlauf Schluss. Die gemessenen Fahrleistungen fallen befriedigend aus: Der Spurt von 60 auf 100 km/h gelingt in 6,5 s (Überholvorgang) und für den Zwischenspurt von 80 auf 120 km/h vergehen 8,6 s.

2,5 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 träge 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 Überlandfahrt das Gaspedal 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. Hier neigt der Vierzylinder auch etwas zum Dröhnen. Dreht man ihn höher, wird der Vortrieb zäh. Das weiß auch das Getriebe und versucht Drehzahlspitzen daher zu vermeiden.

2,0 Getriebe

Den 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. Insgesamt animiert der Antrieb eher zum entspannten Gleiten. 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 ist das Zusammenspiel des Antriebs mit der Bremse etwas unharmonisch. Zudem kuppelt das Getriebe kurz vor Stillstand abrupt aus, zur Reduzierung des Verschleißes – hier vermisst man etwas 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.

© ADAC e.V.

2,0 Fahreigenschaften

2,4 Fahrstabilität

✓ Der 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; lediglich gröbere Fahrbahnunzulänglichkeiten und Querneigung trüben den Eindruck etwas. Beim ADAC Ausweichtest liefert der T-Roc eine gute Vorstellung ab; er umkurvt die Pylonen mit einem lebhaften Heck, was aber durch den angemessenen Einsatz des ESP stets unter Kontrolle bleibt. Steuert man ihn gefühlvoll durch die Gassen mit dynamischer Ambition, sind beachtliche Durchfahrtsgeschwindigkeiten möglich. Nur die im Grenzbereich deutlich ausgeprägten Aufbaubewegungen trüben den Eindruck etwas. Das Heck lenkt nach jedem Richtungswechsel etwas mit und hilft dadurch den neuen Kurs einzuschlagen.

1,8 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. Die Progressivlenkung mit variabler Lenkübersetzung ist nur für die beiden höchsten Ausstattungslinien verfügbar. Im Fahralltag stellt das Fehlen dieser Option aber keinen dramatischen Nachteil dar – lediglich beim Parken fällt der erhöhte Lenkaufwand etwas ins Gewicht: Von Lenkanschlag zu Lenkanschlag sind 2,8 Umdrehungen erforderlich (gut eine halbe Umdrehung mehr als beim zuvor getesteten T-Roc R-Line mit Progressivlenkung). Das Rückstellen in die Nulllage erfolgt bereits oberhalb von Stadttempo vollständig und die Neutrallage lässt sich gut spüren, Kleben oder andere Unvollkommenheiten sind auch kein Thema – die Lenkung überzeugt.

1,8 Bremse

✓ Der Bremsweg aus Tempo 100 km/h fällt mit 33,6 m (Mittel aus zehn Vollbremsungen) kurz aus. Nur befriedigend hingegen ist die 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.

1,7 Sicherheit

1,5 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, alle Verfügbaren sind serienmäßig. Anders als bei den beiden höchsten Ausstattungslinien ist für den T-Roc Life nämlich kein Travel Assist verfügbar, der den serienmäßigen Abstandsregeltempomat (ACC) um einen Lenkassistenten erweitern könnte. Das ACC hält nicht nur stur die Geschwindigkeit, sondern passt diese bei Bedarf auch entsprechend des Streckenverlaufs an. Mit den Lenkradtasten kann man zwischen Limiter, Tempomat und ACC wechseln – alle Systeme bis auf den Tempomat können auf Wunsch das aktuelle Tempolimit automatisch übernehmen.

Übersicht der Assistenzsysteme

Serienmäßig enthalten

- Abstandswarnung
- Notbremsassistent beim Rückwärtsfahren
- Notbremssystem
- Abbiegeassistent
- Notbremssystem für ungeschützte Verkehrsteilnehmer
- Querverkehrerkennung beim Rückwärtsfahren
- Geschwindigkeitsbegrenzer
- Tempomat

© ADAC e.V.

- Abstandsregeltempomat
- Verkehrszeichenerkennung
- Spurhalteassistent
- Spurwechselassistent
- Ausweichassistent
- Ausstiegswarnung
- Tempolimitübernahme

Optional erhältlich

- Insassenschutzsystem proaktiv

Nicht erhältlich

- Autobahnassistent
- Spurwechselautomatik
- Notfallassistent
- Reifendruckkontrollsystem direkt messend

1,6 Passive Sicherheit

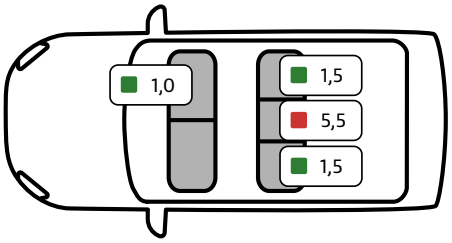
✓ Beim Crashtest nach Euro NCAP-Norm (Stand: 12/2025) erreicht der T-Roc mit 91 Prozent der möglichen Punkte ein gutes Resultat. Das kompakte SUV ist serienmäßig mit Front- und Seitenairbags vorn, einem Centerbag zwischen den vorderen Insassen sowie von vorn nach hinten durchgehenden Kopfairbags ausgestattet. Optional gibt es das proaktive Insassenschutzsystem (Technikpaket), das vor einem drohenden Unfall die Sicherheitsgurte strafft, die Scheiben und ggf. das Schiebedach weitgehend schließt und die Warnblinkanlage 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. Schwere Ladung lässt sich sicher mithilfe der vier stabilen Verzurrösen im Kofferraum fixieren.

✗ Ein spezifisches Kofferraum-Trennnetz zum Schutz vor herumfliegenden Gegenständen im Innenraum gibt es nicht.

2,1 Kindersicherheit

✓ Im Bereich Kindersicherheit schneidet der T-Roc im Crashtest nach Euro NCAP-Norm gut ab und kann 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 rückwärts 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.

2,0 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 verhindern oder zumindest abschwächen, wodurch das Verletzungsrisiko sinkt.

© ADAC e.V.

2,5 Umwelt

2,7 Verbrauch

Der T-Roc 1.5 eTSI braucht bei der ADAC Verbrauchsmessung durchschnittlich 5,9 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 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-Sparbereifung 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 Reibung und damit Wärme „vergeudet", sondern gespeichert und anschließend wieder für Vortrieb genutzt. Hilfreich ist es hier außerdem, die automatische Rekuperation zu nutzen, die optimal auf den Antrieb abgestimmt ist. So kann diese auch darüber entscheiden, ob es nicht sogar effizienter ist bei abgeschaltetem Verbrenner zu segeln. In puncto Schadstoffe ist der nach Euro 6e-Norm homologierte und mit einem Otto-Partikelfilter ausgestattete T-Roc absolut unauffällig und unterschreitet sämtliche Grenzwerte deutlich.

1,7 Umwelteinfluss

✓ Heutzutage ist die Umweltverträglichkeit 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 1.416 kg des Testwagens fällt ebenfalls recht niedrig aus. Das hilft nicht nur beim Einsparen von Kraftstoff, sondern schont auch die Reifen und Straßeninfrastruktur. Zum Vergleich: Ein 2025 getesteter, vollelektrischer Volvo EX30, der sogar 14 cm kürzer ist, bringt knapp 500 kg mehr auf die Waage. Mit 66 dB(A) fallen die Vorbeifahrgeräusche des VW durchschnittlich aus – der eben genannte Volvo bringt es hier auf gerade mal ein dB(A) weniger. Denn neben dem Antrieb leisten auch die Abrollgeräusche einen wesentlichen Beitrag zur Lärmbelastung. Laut VW bestehen etwa 20 Prozent der verwendeten Kunststoffe sowohl im Interieur als auch im Exterieur aus Rezyklaten und die verwendeten Textilien enthalten ebenfalls einen signifikanten Recycling-Anteil.

2,3 Autokosten

2,3 Monatliche Gesamtkosten

✓ Die Preisspirale macht auch beim T-Roc nicht halt. So werden für die Basis bereits knapp 31.000 Euro fällig. Der Life schlägt ohne Extras mit knapp über 34.000 Euro zu Buche. Der ordentlich ausgestattete Testwagen mit seinen Extras kommt auf beachtliche 41.160 Euro. Die Steuer liegt bei niedrigen 94 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. Bei Bedarf bietet VW verschiedene Tarife für eine Anschlussgarantie bis maximal drei Jahre und eine Gesamtlaufleistung von 150.000 km.

© 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	85 kW/116 PS
Maximales Drehmoment	220 Nm
Kraftübertragung	Vorderrad
Getriebeart	7-Gang-Automat. Schaltgetriebe (Doppelkupplung)
Höchstgeschwindigkeit	196 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	10,6 s
Verbrauch pro 100 km (WLTP)	5,5 l
CO_2-Ausstoß	126 g/km
Stirnfläche/cW-Wert	2,40 m²/0,29
Klimaanlage Kältemittel	1234yf
Reifengröße (Serie)	225/60 R16
Länge/Breite/Höhe	4.373/1.828/1.573 mm
Leergewicht/Zuladung	1.465/515 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	475/1.350 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	720/1.300 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	6,5 s
Überholvorgang 80-120 km/h	8,6 s
Bremsweg aus 100 km/h	33,6 m
Reifengröße	225/50 R18 95V
Reifen	Continental Conti Eco Contact 7
Wendekreis	10,9 m
Autotest-Verbrauch	5,9 l/100 km
Reichweite	845 km
Innengeräusch 130 km/h	66,6 dB(A)
Fahrzeugbreite (inkl. Außenspiegel)	2.050 mm
Leergewicht/Zuladung	1.416/564 kg
Kofferraum normal	410 l
geklappt/dachhoch	810/1.240 l

Kosten

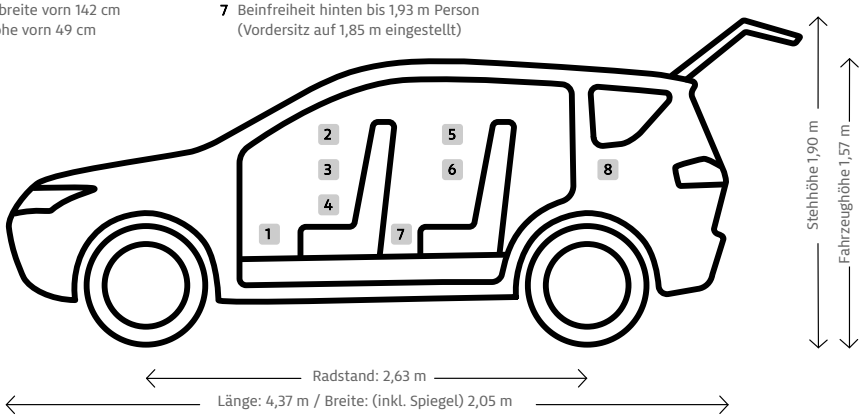
(pro Monat, fünfjährige Haltung, 15.000 km/Jahr)

Betriebskosten	150 Euro
Fixkosten	123 Euro
Werkstattkosten	74 Euro
Wertverlust	399 Euro
Monatliche Gesamtkosten	746 Euro
Steuer pro Jahr	94 Euro
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	12/19/20
Basispreis getestete Variante	34.005 Euro

Informationen zum Testfahrzeug

	EZ 14.10.2025
Testwagenpreis inkl. Sonderausstattung	41.160 Euro
Kilometerstand bei Testbeginn	6.795 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 49 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	-
Scheinwerfer LED	Serie
Abbiege-/Kurvenlicht	1.415 Euro° (Paket)
Fahrlicht-/Wischerautomatik	Serie
Fernlichtassistent statisch/dynamisch	Serie/-
Tempomat/Limiter/ACC	Serie
Einparkhilfe vorn/hinten	Serie
Parklenkassistent	900 Euro° (Paket)
Rückfahrkamera/360°-Kamera	Serie/-
Head-up-Display	-
Schlüsselloses Zugangssystem	900 Euro° (Paket)
Elektrische Heckklappe	-

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

Innen	
Navigationssystem	1.220 Euro° (Paket)
USB vorn/hinten	Serie
Apple CarPlay / Android Auto	Serie
Induktive Ladeschale	Serie
Klimaanlage/-automatik	-/Serie
Standheizung/-klimatisierung	-
Elektr. Fensterheber vorn/hinten	Serie
Autom. abblend. Innen-/Außenspiegel	Serie/-
Außenspiegel elektr. anklappbar	Serie
Höheneinstellbarer Fahrer-/Beifahrersitz	Serie
Elektr. Sitze vorn links/rechts	-
Lordosenstütze links/rechts	Serie
Sitzheizung vorn/hinten	470 Euro° (Paket)/-
Lenkradheizung	470 Euro° (Paket)
Rücksitzlehne geteilt klappbar	Serie
Ambientebeleuchtung vorn/hinten	490 Euro° (Paket)/-

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

Testurteil

Autotest (ohne Autokosten)	**2,2**
Autokosten	**2,3**

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

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 e.V.