

VW Studie T-ROC

Beitrag von „Sittingbull“ vom 1. März 2014 um 17:03

Genf im März 2014 - Weltpremiere des T-ROC gibt Ausblick auf eine neue SUV-Baureihe

T-ROC debütiert mit herausnehmbaren Dachhälften und digitalen Instrumenten, Kraftvolles Frontpartie-Design mit LED-Scheinwerfern und integrierten Kameras.

Zehn wichtige Fakten zur Weltpremiere des T-ROC:

1. Das progressive Design der Frontpartie weist einen neuen Weg für kompakte SUV der Marke Volkswagen.
2. In der Front- und Heckpartie arbeiten Kameras, die bei Dunkelheit von LED-Scheinwerfern unterstützt werden.
3. Die Dachhälften können ausgebaut und im Kofferraum verstaut werden.
4. Angetrieben wird der T-ROC von einem 135 kW / 184 PS starken Turbodieselmotor mit 380 Nm Drehmoment. Als Getriebe kommt ein 7-Gang-DSG zum Einsatz.
5. Der Verbrauch des 2.0 TDI liegt bei niedrigen 4,9 l/100 km.
6. Die Studie besitzt den permanenten Allradantrieb 4MOTION in der neuesten Version mit Haldex-5-Kupplung.
7. Der T-ROC kann mit drei unterschiedlichen Fahrmodi bewegt werden: „Street“, „Offroad“ und „Snow“.
8. Im T-ROC kommen komplett digitale Instrumente und eine digitale Klimasteuerung zum Einsatz.
9. Als Infotainment-Display dient ein mobiles Tablet.
10. Der T-ROC wurde auf der Basis des modularen Querbau-kastens (MQB) konstruiert. Er ist 4.179 mm lang, 1.831 mm breit und 1.501 mm hoch; der Radstand beträgt 2.595 mm.

Volkswagen hat mit dem Tiguan und Touareg zwei der erfolgreichsten SUV (Sport Utility Vehicle) europäischer Herkunft im Programm. Künftig wird Deutschlands größter Automobilhersteller dieses Spektrum mit neuen Modellen verschiedenster Klassen deutlich erweitern. Wie ein großes SUV für die USA respektive China aussehen könnte, zeigte Volkswagen bereits 2013 mit den Studien CrossBlue und CrossBlue Coupé; die Entwicklung des Serienfahrzeugs läuft. Im mittleren Segment demonstrierte Volkswagen 2012 in Form der Studie Cross Coupé – ebenfalls ein Fahrzeug mit konkretem Bezug zur Serie –, wie extrem sparsam ein allradgetriebenes SUV mit einem TDI-Plug-In-Hybridantrieb sein kann. Ein kompaktes Modell im unteren Preissegment ist mit dem Taigun in der Entwicklungsphase; die neueste Version dieser SUV-Studie wurde im Februar 2014 im indischen New Delhi präsentiert. Nun folgt als Weltpremiere auf dem Genfer Automobilsalon (04. bis 16. März) ein weiterer

Ausblick auf einen künftigen Volkswagen SUV: der T-ROC. Eine SUV-Studie unterhalb des Tiguan im Golf-Format, nicht nur für den Urban Jungle.

Abnehmbare Dachhälften. Das in Genf präsentierte Concept Car folgt einer neuen Design- und Interieur-Linie. Zudem verbindet der Zweitürer die Talente eines allradgetriebenen SUV – der auch vor felsigen Offroad-Pisten („ROCK“) nicht kapituliert – mit der sommerlichen Leichtigkeit eines Cabriolets. Hintergrund: Das Mittelteil des Daches besteht aus zwei Hälften, die mit wenigen Handgriffen abgenommen und im Kofferraum verstaut werden können. Das „T“ in T-ROC ist übrigens eine Anspielung auf die Nomenklatur aktueller und künftiger Volkswagen SUV wie Taigun, Tiguan und Touareg.

Street / Offroad / Snow. Der von einem 135 kW / 184 PS starken Turbodieseldirekteinspritzer angetriebene T-ROC ist mit drei verschiedenen Antriebsmodi ausgestattet: „Street“, „Offroad“ und „Snow“. Je nach Modus verändern sich die Parameter des 4MO*TION-Allradantriebs, des Motors, des 7-Gang-DSG (Doppelkupplungsgetriebe), des ABS sowie der Bergan- und Bergabfahrhilfe. Aktiviert werden die Modi über ein intuitiv bedienbares Drehrad am DSG-Schaltknauf; angezeigt wird der jeweils aktive Modus durch ein Pop-up-Window in den komplett digitalen Instrumenten.

Exterieur - Features und Design des T-ROC

Maße und Gewicht. Lang ist der T-ROC 4.179 mm, breit 1.831 mm und hoch 1.501 mm. Konstruiert wurde die Karosserie auf der Basis des modularen Querbaukastens (MQB). Dank Leichtbau wiegt das SUV lediglich 1.420 kg. Optisch auffallend und mit verantwortlich für die coolen Proportionen sind die vergleichsweise kurzen Überhänge (vorn 811 mm, hinten 772 mm) und die im Verhältnis zur Karosseriebreite großen Spurweiten von 1.578 mm (vorn) und 1.564 mm (hinten). Der Radstand beträgt 2.595 mm. Hinten und vorn ist das SUV mit mehrteiligen 19-Zoll-Leichtmetallrädern ausgestattet; 245/45er Reifen stellen den Kontakt zu On- und Offroad-Pisten her.

Richtungsweisendes Design. Das Team des Volkswagen Designs unter der Leitung von Walter de Silva und Klaus Bischoff hat mit dem T-ROC die SUV-DNA der Marke progressiv weiterentwickelt, dabei aber die Volkswagen Historie bewahrt. Besonders deutlich wird das mit einem Blick auf die Frontpartie. Markant: der mit großen, wabenförmigen Öffnungen gestaltete 3D-Kühlergrill – ein neues und dominantes Design-Element, hoch und breit in der Mitte, schmal auslaufend zu den Seiten. Nach oben eingefasst durch eine messer*scharf anmutende und schwarz glänzende Leiste, seitlich begrenzt durch LED-Doppelscheinwerfer, nach unten eingerahmt durch eine Traverse in einer Aluminiumoptik. Diese zu den Seiten hin immer schmaler werdende Traverse ist mehr als nur ein Zierelement; außen beherbergt sie das LED-Tagfahrlicht und die LED-Blinker (beim Blinken wird das weiße Tagfahrlicht zum orangen Blinklicht). Ist nur das Tagfahrlicht aktiv, wird automatisch jeweils ein LED-Lichtpunkt in der Mitte der Doppelscheinwerfer zugeschaltet. Das Abblendlicht bilden die äußeren LED-Scheinwerfer; beim Aktivieren des Fernlichtes schalten sich die innen daneben angeordneten

LED-Scheinwerfer hinzu. Optisch ebenfalls prägnant gestaltet ist der untere Bereich der Frontpartie: Fast so, als würde man unter den Kühlergrill einen Spiegel legen, tauchen seine Konturen im unteren Lufteinlass wieder auf. Zur Straße hin begrenzt wird der Stoßfänger durch einen robusten Unterfahrschutz.

Multifunktionale Suchscheinwerfer. Zwischen dem Kühlergrill und dem unteren Lufteinlass dominiert eine in Wagenfarbe („Bluesplash-Metallic“) gehaltene Querspange das Frontpartie-Design. Außen gibt es in diesem Bereich große runde Scheinwerfermodule, die optisch eine Brücke zum legendären Volkswagen Karmann Ghia Typ 34 schlagen. Doch anders als vor fünf Jahrzehnten, kann die Technik hinter den Glasabdeckungen heute weitaus mehr, als nur zu leuchten: Jeder der zwei Rundscheinwerfer besitzt in der Mitte eine Leiste aus drei LEDs; sie bilden die Nebelscheinwerfer. Über dieser Leiste befindet sich eine Power-LED; sie übernimmt die Funktion eines schwenkbaren Suchscheinwerfers. Unter der Leiste aus drei LEDs hat Volkswagen eine bewegliche Kamera integriert. Sobald der Fahrer den Offroad-Modus aktiviert, kann er die Suchscheinwerfer und die Kameras zuschalten. In diesem Fall folgen Power-LEDs und Kameras dem Lenkwinkel des T-ROC; das Umgebungsbild wird auf ein großes Display (herausnehmbares Tablet) in der Mittelkonsole übertragen, sodass der Fahrer selbst unmittelbar vor dem Wagen liegende Steine oder Schlaglöcher sehen und umfahren kann.

Design der Silhouette... Klar und kraftvoll setzt sich die Seitenpartie in Szene. Oben ist es die Kontur des schwarz glänzenden Daches, das in der Silhouette zusammen mit der Frontscheibe, dem großen Dachspoiler und der Heckscheibe eine dunkle Linie bildet und den T-ROC konturiert wie ein Coupé. Unterhalb der Dachlinie verläuft bis in den Abschluss der C-Säulen hinein eine Aluminiumleiste, die den Wagen flacher erscheinen lässt, als er mit einer Höhe von 1.501 mm wirklich ist. Die C-Säulen selbst sehen, von der Seite betrachtet, wie ein weit hinten angeordneter Überrollbügel aus. Zwischen diesem imaginären Bügel und dem Windschutzscheibenrahmen sind die herausnehmbaren Dachhälften integriert. Werden sie ausgebaut und alle vier Seitenscheiben abgesenkt, wird der T-ROC insbesondere für die vorn Sitzenden zum Cabriolet.

...ist klar und präzise. Die Fensterlinie geht auf Höhe der A-Säule in die Motorhaube und die Kotflügel über; die Motorhaube wirkt dadurch besonders lang. Die weit nach hinten versetzte Frontscheibe unterstreicht diesen Eindruck faktisch. Im Bereich unterhalb der Fensterlinie schließt sich eine sogenannte Charakterlinie an; diese Lichtkante, auf deren Achse auch die Türgriffe integriert sind, wird vorn und hinten durch muskulöse Radläufe begrenzt. Der obere Radius des hinteren Radlaufs geht zum Heck hin in eine waagerechte Linie über, die schließlich in den LED-Rückleuchten endet – jede Linie hat so ihren Sinn. Und das ist typisch für das Volkswagen Design. Auffallend in der Silhouette sind zudem die Speichen der 19-Zoll-Leichtmetallfelgen mit ihren in Wagenfarbe lackierten Innenflächen. Edel: die verchromten Seitenschweller. Robust: Umlaufende Offroad-Applikationen aus dunklem Kunststoff in „Cool Granit“ schützen die Karosserie.

Design der Heckpartie. Die C-Säulen-Elemente der Heckklappe sind ebenso wie der Dachkantenspoiler schwarz glänzend ausgeführt. Darunter erschließt sich die konsequent horizontal ausgerichtete Gliederung des Hecks. Dreidimensional gestaltet wurden die LED-Rückleuchten; seitlich sind sie Teil der Kotflügel, nach innen Teil der Heckklappe. Analog zu den Tagfahrlichtleisten in der Frontpartie besitzen auch die Rückleuchten optisch freischwebende Aluelemente. Die an die Heckklappe angrenzenden Elemente der Rückleuchten bestehen ebenfalls komplett aus Aluminium.

Kameras auch im Heck. In der Frontpartie spiegeln sich die äußeren Konturen des Kühlergrills im unteren Lufteinlass wider. Im Bereich der Heckpartie ist es die Linienführung der Heckklappe, die sich in der Fläche für das Kfz-Kennzeichen zu spiegeln scheint. Links und rechts von dieser Fläche gibt es – integriert in eine schwarz glänzende Spange – ebenfalls je ein großes Rundelement. Wie vorn, sind auch hier drei LEDs integriert; sie bilden die Rückfahrcheinwerfer. Die darüber angeordnete Power-LED übernimmt in diesem Fall die Funktion der Nebelschlussleuchte. Unterhalb der drei LEDs befindet sich wiederum eine Kamera, um auch den Raum hinter dem T-ROC optisch erfassen zu können. Die Bilder der Rückfahrkameras werden ebenfalls auf das Tablet in der Mittelkonsole projiziert. Unter den runden Licht- und Kameramodulen folgen seitlich die in den Stoßfänger integrierten Abschlusselemente der Abgasanlage (Aluminium matt, mit einem Carbon-Rahmen versehen) sowie der Unterfahrschutz mit vier Aluminium-Elementen.

Interieur - Features und Design des T-ROC

Konzipiert für das Abenteuer. Der T-ROC ist ein Viersitzer mit einem komplett neu konzipierten Interieur. Alle Elemente sind in Sachen Funktionalität so ausgelegt, dass sie mit dem Offroad-Charakter des T-ROC korrespondieren. Sprich: Die Features sind robust, griffig und – wie etwa der als Tablet konzipierte Touchscreen der Mittelkonsole oder die im Bereich des Innenspiegels integrierte HD-Kamera – mobil ausgelegt. Man kann diese Details also auch außerhalb des T-ROC nutzen.

Blau und Anthrazit dominieren. Stilistisch zeigt die flach gehaltene Schalttafel eine horizontale Gliederung. Zentrales Element ist hier das in „Bluesplash-Metallic“ lackierte Dashpad. Volkswagen setzt insbesondere bei Lifestyle-Modellen wie dem up! und Beetle auch in der Serie auf lackierte Interieurs. In Wagenfarbe lackiert sind beim T-ROC ebenfalls die sogenannten Türdekorleisten, die Blende der Mittelkonsole und die in einer Flügelform angeordneten Spangen des Lederlenkrads. Die weiteren Flächen des Interieurs sind – bis auf die Sitze – in einem Anthrazit mit der Bezeichnung „Adamantium Dark“ gehalten. Die vier mit Leder bezogenen Sitze weisen indessen einen Farbverlauf von Blau in Richtung Anthrazit auf.

Digitale Instrumente. Die Bedienung, Statusanzeigen und Klima*funktionen an Bord des T-ROC erfolgen komplett in digitaler Form. Dementsprechend kommt als Kombiinstrument ein 12,3 Zoll großes Farbdisplay zum Einsatz. Je nach Fahrmodus – „Street“, „Offroad“ oder „Snow“ – zeigt es ein auf die Situation abgestimmtes Farb- und Informationsspektrum. So ändert sich das

km/h-Band des Tachodisplays im Modus „Offroad“ zum Beispiel von 260 auf 80 km/h. Die Darstellung der Interaktionen fasziniert durch fließende Übergänge und klare Animationen; die Informationen werden dabei mit einer ganz eigenen digitalen Ästhetik visualisiert.

Frei konfigurierbarer Infotainment-Screen. Als Touchscreen für das Infotainmentsystem kommt ein Tablet zum Einsatz. Es wird in der Schalttafel arretiert; die oberen zwei Drittel des Displays ragen aus dem Armaturenbrett heraus. Das Multitouch-Display (reagiert auf Bewegungsgesten der Finger) ist frei konfigurierbar. Analog zum Kombiinstrument vor dem Fahrer, ändert sich auch im Tablet je nach Fahrmodus das Farb- und Informationsspektrum. Im Offroad-Modus wird das Tablet zudem zum Bildschirm für die Kameras. Über das Tablet gesteuert wird auch die im Innenspiegelträger integrierte HD-Kamera, die sowohl nach draußen als auch in den Innenraum filmen kann.

Digitale Klimaregelung. Die Klimaregelung des T-ROC wird ebenfalls digital dargestellt. Und zwar über ein superbrillantes und hochauflösendes AMOLED-Display (Active Matrix Organic LED). Die Einstellung der Klimafunktionen erfolgt über diesen Touch*screen. Integriert ist das AMOLED-Displays in die Mittelkonsole. Wegweisend ist hier die „körperbezogene“ Bedienlogik, über die man eine individuell „gefühlte Temperatur“ – also nicht allein den Luftstrom – für verschiedene Körperregionen einstellen kann. Die Klimaautomatik reguliert dabei automatisch die erforderlichen Temperatur- und Lüftereinstellungen sowie die Luftverteilung. Liebe zum Detail verrät derweil das Design der Mittelkonsolenbende, deren Gestaltung von den Integralbügeln der MotoCross-Helme inspiriert wurde.

Technik - Antriebssystem des T-ROC

Stark und effizient. Angetrieben wird der T-ROC von einem drehmomentstarken und sparsamen Turbodieselmotor: dem 2.0 TDI mit 135 kW / 184 PS, wie er auch im sportlichen Golf GTD zum Einsatz kommt. An Bord der Studie sorgt der Hightech-Diesel für eine Höchstgeschwindigkeit von 210 km/h, eine Beschleunigung von 6,9 Sekunden für den Sprint auf 100 km/h und für eine Menge Kraft an den beiden angetriebenen Achsen (380 Nm ab 1.750 U/min). Dem steht ein Durchschnittsverbrauch von niedrigen 4,9 l/100 km gegenüber (analog 129 g/km CO₂). Die Kraftverteilung in Richtung des 4MOTION-Allradantriebs übernimmt ein 7-Gang-Doppelkupplungs*getriebe (DSG).

Allradantrieb 4MOTION. Im normalen Betrieb überträgt der mit der neuesten Haldex-Kupplung ausgestattete 4MOTION-Allradan*trieb die Motorkraft nahezu vollständig auf die Vorderachse. Das ist besonders sparsam. Allerdings bleibt das 4MOTION-System auch in dieser Situation ein permanenter Allradantrieb, da die Hinterachse augenblicklich wieder verstärkt eingebunden wird, sobald sich Schlupf an der Vorderachse ankündigt oder die Sensoren des T-ROC eine erhöhte Querschleunigung registrieren. 4MOTION nutzt dabei eine vom jeweiligen Fahrzustand abhängige Vorsteuerung. Die Hinterachse wird deshalb in Sekundenbruchteilen via Haldexkupplung stufenlos zugeschaltet, sobald das notwendig wird.

„Street" / „Offroad" / „Snow". Der T-ROC ist mit drei vom Fahrer ansteuerbaren Antriebsmodi ausgestattet: „Street", „Offroad" und „Snow". Je nach Modus verändern sich die Parameter des Fahrwerks, der Motor-Getriebeeinheit sowie der Bergan- und Bergabfahrhilfe. Aktiviert werden die Modi über ein intuitiv bedienbares Drehrad am DSG-Schalthebel; angezeigt wird der aktive Modus durch ein Pop-up-Window im digitalen Kombiinstrument.

„Street". Der Standardmodus nennt sich „Street". Der Allradantrieb schaltet die Hinterachse nur zu, falls Traktion oder Querschleunigung das notwendig werden lassen.

„Offroad". Im Modus „Offroad" wird auf Knopfdruck eine Voreinstellung der Kraftverteilung von 50:50 zwischen Vorder- und Hinterachse sowie ein ganzer Verbund von Assistenzsystemen aktiv, um Fahrten im Gelände zu optimieren. Hier integriert ist unter anderem der Bergabfahrassistent, der Berganfahrassistent, eine nochmals präzisere Dosierbarkeit des Gaspedals, die Gangvorwahl des DSG und das ABSplus; letzteres arbeitet auf losem Untergrund mit einer anderen Pulsfrequenz und trägt so dazu bei – zum Beispiel auf Geröllpisten – den Bremsweg zu verkürzen. Zudem können im Offroad-Modus die Kameras in Front und Heck zugeschaltet werden.

„Snow". Geht es zum Skifahren, bietet der Modus „Snow" ein Plus an aktiver Sicherheit. Wie im Modus „Offroad", wechselt der Allradantrieb in diesem Fall standardmäßig in eine 50:50-Kraftverteilung; zudem wird das ABSplus aktiv. Parallel werden die Kennfelder für den Motor und das Getriebe dem besonders traktionsarmen Fahren auf Schnee angepasst.

Beitrag von „Grella“ vom 2. März 2014 um 18:09

Das ist ja Null Platz im Radkasten für Dreck.

Beitrag von „Sandcrawler“ vom 1. April 2014 um 15:12

[Zitat von Grella](#)

Das ist ja Null Platz im Radkasten für Dreck.

Genau! Außerdem erinnert mich das doch sehr an den Evoque, so was schnittiges, das aber nicht wirklich ins Gelände gehört.