

KNAUTSCHZONE

Der Kollaps ist da

von Sabine Schömig



Deutschland, Dein Verkehr! Alle Prognosen haben gestimmt. Wir versinken in Autos, Staus und Baustellen. Es vergeht kein Tag ohne Meldungen von Vollsperrungen und chaotischen Verhältnissen. Als ob man es nicht schon lange gewusst hätte. Transitland Deutschland, Autoland Deutschland, Individualverkehr bis zum Abwinken. Jetzt haben wir den Salat. Wir sitzen alleine in sehr bequemen großen Autos mit Sitzheizung, Ambientebeleuchtung und Internetanschluss. Wir sprechen mit Siri, Alexa oder echten Menschen irgendwo in Call-Centern, die uns Stauumfahrungen zeigen möchten. Doch es hilft uns nichts, denn alle anderen tun das auch. Und wir landen wieder im Stau. Wir haben uns immer dickere, breitere, bequemere Autos gewünscht und gekauft, die von Mal zu Mal mehr PS haben und trotzdem weniger verbrauchen sollen, wie man uns versprochen hat. Im Endeffekt war ja schon fast klar, dass diese hoch technisierten fahrenden Roboter mehr als fünf Liter Sprit schlucken, aber glauben wollten wir das nicht. Wir haben uns verschaukeln lassen.

Wir haben unsere fahrbaren Untersätze ausgerüstet wie eine Luxus suite und lassen uns leiten und automatisch ausbremsen, einparken oder manövrieren von Sensoren, Kameras und Satelliten. Wir wollen uns von der Masse abheben im wahrsten Sinne, indem wir immer höher sitzen und unsere Autos so tun, als ob sie täglich durch den Dschungel pflügen würden.

Wir werden mutiger in der Wahl der Farben: Es gibt langsam mehr als Mausgrau und Rabenschwarz auf den Straßen: Orange-, Blau-, Rottöne und das Dach noch mal in einer anderen Farbe. Gewalt! Auch innen: Kaum noch Depri-Hartplastik-Landschaften. Stattdessen ist alles trendy, dezente wechselnde Beleuchtung, Düfte, Töne, das Material naturidentisch, wohnlich, behaglich. Man möchte fast ausziehen daheim und einziehen in sein Auto. Ja, und so wird es wohl auch kommen müssen, wenn nicht bald irgendetwas passiert. Völlig neue Mobilität versprechen die Zukunftsforscher angesichts der Zustände. Mal gespannt. Denn der Kollaps, der ist doch eigentlich schon da.



Zuwachs im Lifestyle-Format für die T-Familie

Fahrvorstellung: Der neue VW T-Roc ist unterhalb des Tiguan positioniert und spielt die emotionale Karte aus

Emotional, bunt, handlich – so zeigt sich der nagelneue T-Roc seinen potenziellen Käufern.

Fotos: Volkswagen

Von unserem Mitarbeiter
THOMAS G. ZÜGNER

Dem offenbar unaufhaltsamen Trend zu Mehrzweckfahrzeugen zollt auch Volkswagen Tribut. Nach Touareg, Tiguan und Tiguan Allspace startet dieser Tage der neue VW T-Roc. Mit einer Länge von gut 4,23 Metern ist der im portugiesischen Werk Palmela in Setúbal bei Lissabon gebaute Wagen um 25,2 Zentimeter kürzer als

der Tiguan, zählt aber noch zur Kompaktklasse in diesem Segment.

Laut VW-Sprecherin Sonja Tyczka zählt das Kompakt-SUV »bereits heute zur beliebtesten Karosserieform weltweit«. Allerdings weist das jüngste Kind der T-Familie einen neuen Aspekt auf: es tritt als das emotionalste Mehrzweckfahrzeug von Volkswagen auf. Das Erscheinungsbild des T-Roc ist nämlich sehr auffällig und markant ausgefallen.

Chefdesigner Klaus Bischoff ist es gelungen, klassische Offroad-Elemente mit einer lifestyleigen Coupéform in Einklang zu bringen. Kurze Karosserieüberhänge und eine breite Spur lassen den Wagen satt auf der Straße liegen, diverser Chromschmuck wie der schmale Streifen zwischen Kühlergrill und wuchtiger Motorhaube sorgt für elegante Akzente. Vier Dachfarben und die Möglichkeit, auch im Innenraum bunte Elemente zu verwenden, lassen Spielraum für Individualisierungen.

Viele elektronische Helfer

Über der Basisausstattung zweigen zwei im Level gleichwertige und doch unterschiedliche Linien ab. Sport steht unter anderem für einen schwarzen Dachhimmel und rote Bremssättel, Style bietet Zwei-Farben-Lackierung und bunte Felgen.

Von der aus anderen VW-Bau-reihen bekannten umfangreichen Palette an elektronischen Hei-nelzelmännchen profitiert auch der neue T-Roc. Auffahrwarner mit Notbremsfunktion bei niedrigen Geschwindigkeiten oder Spurhalter sind generell serienmäßig. Vom Parklenkassistenten bis zur Verkehrszeichenerkennung stehen

gegen Aufpreis weitere Helfer zur Verfügung. Mit vier Motoren geht der VW T-Roc an den Start. Den Einstieg für 20390 Euro bildet der einzige Dreizylinder im Programm, der 1.0 TSI mit 115 PS. Er verfügt ebenso über Frontantrieb wie der 150 PS starke 1.5 TSI mit Zylinderabschaltung. Als Allradler treten der 2.0 TSI 4motion mit 190 PS sowie der zunächst einzige Diesel 2.0 TDI mit 150 PS auf. Dieser Selbstzünder ist im ersten Quartal 2018 auch als Fronttriebler zu haben. Zum gleichen Zeitpunkt erweitern der 1.6 TDI mit 115 PS und der 190 PS starke 2.0 TDI 4motion die Antriebspalette. Im vierten Quartal 2018 rundet der 1.5 TSI 4motion mit 150 PS das Angebot ab.

Agil, handlich, gut gedämmt

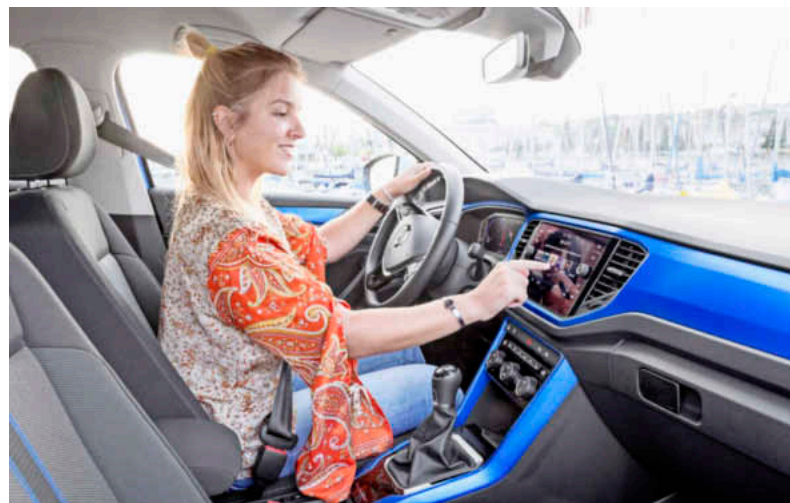
Bei ersten Testfahrten in Portugal mit dem Top-Benziner 2.0 TSI 4motion und dem 150 PS leistenden 2.0 TDI 4motion zeigte sich der T-Roc agil und handlich sowie gut gedämmt. Geschmeidig bewegt er sich auch auf kurvenreichen Strecken, über fast schon börsartige Holperpisten gleitet er sanftmütig hinweg. Auf den tempolimitierten und im Bereich der Westküste stark frequentierten Straßen ge-

nehmigte sich der Benziner laut Bordcomputer 7,9 Liter Super statt der genormten 6,8 Liter, der Selbstzünder war mit 6,6 statt angegebener 5,1 Liter Dieseldienststoff unterwegs.

Das Platzangebot im Fond ist zwar nicht üppig ausgefallen, aber zumindest für zwei Personen ausreichend. Das Kofferraumvolumen beträgt beim Fronttriebler zwischen 445 und 1290 Liter. Die 4motion-Allradversionen bieten konstruktionsbedingt etwas weniger Stauraum, nämlich zwischen 392 und 1237 Liter.

Hintergrund: Zukunft der T-Familie

Auch künftig wird Volkswagen die Flagge der Mehrzweckfahrzeuge hoch halten. Bereits im nächsten Jahr ist eine **Neuaufgabe des Touareg** geplant. Und 2019 soll die T-Familie weiteren Zuwachs erhalten mit einem **Modell in der Polo-Kleinwagenklasse**. Wie es möglicherweise aussehen könnte, vermittelt die aktuelle Studie T-Cross Breeze in einem ersten Eindruck. Und mit T-Cross wäre auch schon ein passender Name gefunden. Man darf gespannt sein. (tgz)



Immer mehr mögen es bunt im Innenraum ihres Auto. Gerade der T-Roc lässt da viele Varianten zu.

Neuaufgabe einer echten Geländelegende

Jeep: Wrangler kommt 2018 mit kantigem Design

Eine neue Auflage seines Geländewagens Wrangler zeigt Jeep derzeit auf der LA Auto Show in Los Angeles. Die Markteinführung kündigt der Hersteller für 2018 an. Der Geländewagen, dessen Wurzeln zurückreichen bis zum Willys Jeep von 1942, bleibt seinem kantigen Design treu. Er wird aber etwas windschnittiger und geräumiger. Außerdem speckt das Auto bis zu 90 Kilogramm ab.

Obwohl er aussieht wie ein Oldtimer, bekommt er jede Menge neue Technik, etwa LED-Scheinwerfer und einen Touchscreen im Cockpit. Die Amerikaner verweisen auf bis zu 75 Assistenzsysteme. Der mit Allradantrieb und Untersetzung ausgestattete Wrangler fährt mit einem neuen V6-Benziner mit 3,7 Litern Hubraum und 285 PS, einem neuen 2,0-Liter-Turbo mit 270 PS oder einem Diesel mit 2,2 Litern Hubraum und 145 PS. *dpa*

Rollendes Büro und Shuttlebus

Neuvorstellung: Der Renault Trafic plustert sich auf zur SpaceClass mit neun Sitzen

Nutzfahrzeuge von Renault sind in der sogenannten Division Véhicules Utilitaires (DVU) zusammengefasst. In diesem Jahr feiert die Lastenabteilung der Franzosen ihr 20-jähriges Bestehen. Die jüngste Modernisierung in der Renault-Arbeiterklasse bezieht sich auf den Trafic.

Die dritte Generation des leichten Nutzfahrzeugs bis 3,0 Tonnen ist seit 2014 auf dem Markt, wurde jetzt aber um eine neunsitzige Variante erweitert. Sie heißt SpaceClass, steht seit kurzem bei den Händlern und beginnt bei 42959 Euro inklusive Mehrwertsteuer. Die Grand SpaceClass-Variante kostet mindestens 43792 Euro.

Gedacht ist der Trafic SpaceClass in erster Linie für professionelle Zubringerdienste und als Shuttlebus oder als rollendes Büro. Der jüngste Spross soll private und geschäftliche Belange miteinander verknüpfen. Laut seiner Macher lassen sich die neun Einzelsitze in 50 verschiedenen Konfigurationen kombinieren. Die Passagiere können in drei Reihen hintereinander sitzen oder gegen-

über im Fond. Ein Tisch macht das hintere Abteil zum fahrbaren Konferenzraum oder kommunikativen Mannschaftsbereich.

Zwei Twin-Turbo-Diesel

Außerlich ist der SpaceClass an L-förmigen Tagfahrlichtern in den Hauptscheinwerfern, 17-Zoll-Alufelgen und speziellen SpaceClass-Logos an den Kotflügeln vorn zu erkennen. Schwarz glänzende Karosserieteile heben ihn von seinen Modellbrüdern ab.

Innen macht er kaum auf körperliche Arbeit, er verspricht eher eine wohnliche Atmosphäre. Dazu zählen etwa Lederpolster oder eine Klimaautomatik. Auch beim Infotainmentsystem schaut sich die »Raumfahrklasse« SpaceClass einiges von modernen Pkw ab: mit Rückfahrkamera, Smartphone-, Bluetooth- und MP3-Anbindung etwa.

Angetrieben wird die Passagier-Variante des Trafic von den zwei 125 und 145 PS starken Vierzylinder-Diesel-Motoren 1.6 dCi mit Sechsgang-Schaltgetriebe. In den SpaceClass-Motorisierun-

gen mit Start&Stop-Automatik setzt Renault erstmals die hochmoderne Twin-Turbo-Technologie ein. Kennzeichen sind zwei hintereinandergeschaltete, unterschiedlich große Turbolader, die je nach Drehzahl einzeln oder zusammen für die Komprimierung der Ansaugluft sorgen. Dies ermöglicht gleichermaßen kraftvolles Drehmoment bei wenigen Umdrehungen und mehr Leistung in oberen Drehzahlbereichen.

Zwei Radstände, zwei Längen

Der Renault Trafic in der Grundversion beansprucht mit einem genormten Kraftstoffverbrauch ab 5,6 Liter Diesel pro 100 Kilometer, das sparsamste Modell seiner Klasse zu sein. Es gibt das Schwestermodell des Opel Vivaro mit zwei Radständen von 3,1 und 3,5 Metern sowie in zwei Längen von 5,0 und 5,4 Metern und in fünf Leistungsstufen.

Zur Basis-Laderaumhöhe von 1,4 Metern steht eine Hochdachausführung mit 1,9 Meter hohem Frachtraum zur Verfügung. Das Laderaumvolumen beträgt im



Außen gar nicht wuchtig, innen sehr geräumig ist die SpaceClass-Variante des Renault Trafic.

Foto: Renault

Kastenwagen zwischen 5,2 und 8,6 Kubikmeter. Außerdem liefert Renault den Trafic als Doppelkabine, mit Plattformfahrgestell und in den Pkw-Varianten Combi sowie SpaceClass an. Beide sind ebenfalls in zwei Längenvarianten lieferbar.

Maßgeschneiderte Sonderaufbauten komplettieren das Pro-

gramm. Alles in allem können die Kunden ab Werk zwischen 270 Varianten wählen.

Der Einstieg in die Nutzfahrzeugwelt des Trafic liegt bei 23330 Euro ohne Mehrwertsteuer. Die Pkw-Version Trafic Combi fängt in der Preisliste bei 30713,90 Euro inklusive Mehrwertsteuer an.

Sabine Schömig