



VW T-Roc 1.5 TSI ACT Sport

Fünftüriges SUV der unteren Mittelklasse (110 kW / 150 PS)

Momentan ist der T-Roc noch das kleinste SUV bei den Wolfsburgern, eine halbe Nummer kleiner steht der T-Cross aber schon in den Startlöchern. Was also spricht für das kompakte SUV, das technisch eine Mischung aus Polo und Golf ist? Zunächst einmal der Platz, hier bietet er ähnlich viel wie der Golf und gerade auf der Rückbank und im Kofferraum spürbar mehr als ein Polo. Auch das Ein- und Aussteigen gelingt einfacher, weil die Sitzflächen etwas höher liegen und die Türausschnitte praktischer geschnitten sind.

Es gibt aber auch mehr Technik und Assistenten als im Polo, bei der Sicherheit ist der T-Roc auf dem aktuellen Stand. An der Komfortausstattung gibt es auch nichts auszusetzen, außer dass das meiste Aufpreis kostet. Der Innenraum wirkt auf den ersten Blick peppig und modern, Ambientebeleuchtung und kleine LED-Spots gefallen. Auf den zweiten Blick folgt aber die Ernüchterung, weil wirklich schön und wertig fällt dem geneigten Betrachter zum verbauten Material nicht ein - alles Hartplastik, ein billiger Eindruck entsteht. Auch hinter den Kulissen scheint der Rotstift regiert zu haben, denn beispielsweise ein Golf ist hörbar besser gedämmt.

Der T-Roc fährt sich gut und zeigt, dass die Ingenieure bei VW durchaus gekonnt abstimmen können und gute Ideen haben - wenn sie ihre Innovationen denn umsetzen dürfen. Unter dem Strich ist der T-Roc eigentlich ein gutes Auto - eigentlich deshalb, weil er gute Technik verbaut hat und viele praktische Ausstattungsdetails bietet, dann aber beim Material einfach zu viel gespart wurde. Aufgrund dessen ist der Verkaufspreis, der mit sinnvoller Ausstattung für den 1.5 TSI weit über 30.000 Euro liegt, einfach zu hoch.

Konkurrenten: u.a. Audi Q2, Mercedes GLA, Mini Countryman, Mitsubishi ASX.

- ⊕ bequemer Ein- und Ausstieg, gutes Platzangebot vorn, viele Assistenten lieferbar, guter Fußgängerschutz, sauberer Motor
- ⊖ billig wirkende Hartplastiklandschaft im Innenraum, wenig Serienausstattung, hohe Aufpreise

ADAC-Urteil

AUTOTEST 2,3

AUTOKOSTEN 1,8

Zielgruppencheck

	Familie	2,6
	Stadtverkehr	2,8
	Senioren	2,9
	Langstrecke	2,6
	Transport	3,0
	Fahrspaß	2,0
	Preis/Leistung	2,0

EcoTest ★★★★★☆

2,6 KAROSSERIE / KOFFERRAUM

3,1 Verarbeitung

Volkswagen hat die Karosserie sorgfältig verarbeitet, die Spalten verlaufen schmal und gleichmäßig. Die Lackierung ist qualitativ gut, allerdings nur in direkten Sichtbereichen; unter der Motorhaube wurde nur Grundierung aufgetragen, dort ist der Lack im Falle unseres blauen Testwagens grau-dunkelblau. Von der Außenfarbe sollte offensichtlich kein Tropfen zu viel verwendet werden, denn schon die Innenkanten der Kotflügel sind nicht mehr vollständig auslackiert. Den Unterboden hat VW im Bereich des Motors und der Seiten extra verkleidet, nur in der Mitte und hinten ist er ein wenig zerklüftet. Die Verarbeitung des Innenraums ist ebenfalls gut, selbst auf schlechten Straßen hört man keine Klapper- oder Knarzgeräusche.

⊖ Die letzten gut zehn Jahre hat einen Volkswagen eigentlich ausgezeichnet, dass er etwas mehr geboten hat,

2,6 Alltagstauglichkeit

Legt man den EcoTest-Verbrauch von 6,5 l Super pro 100 km zugrunde, ergibt sich mit dem 50 Liter Tank eine theoretische Reichweite von etwa 765 km. Die maximal mögliche Zuladung liegt im Falle unseres Testwagens bei 515 kg – das reicht locker für vier Erwachsene samt reichlich Gepäck. Auf dem Dach gibt's optional eine praktische Reling, um Dachträger leichter befestigen zu können; erlaubt sind Lasten bis 75 kg. Die Stützlast auf der Anhängerkupplung kann bis 80 kg betragen, das sollte auch noch für einen Fahrradträger samt zweier E-Bikes reichen. Und wenn es ein Anhänger hinten dran sein soll, darf er bis zu 1,5 Tonnen (bis 8 % Steigung 1,7 Tonnen) wiegen, wenn er über

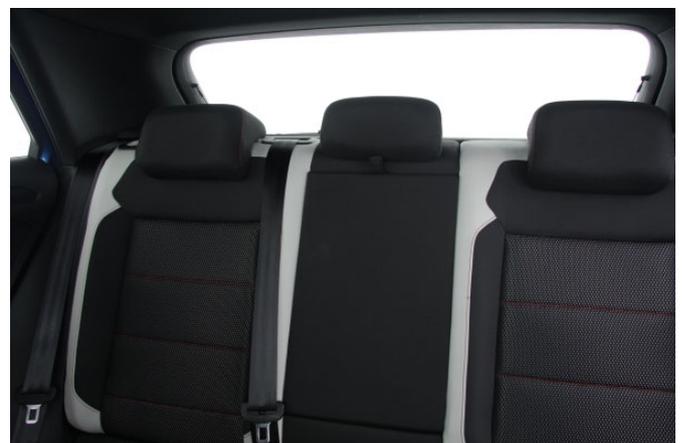
2,8 Licht und Sicht

Auch wenn der T-Roc auf den ersten Blick recht stämmig aussieht, ist er für ein SUV doch vergleichsweise kompakt - seine Abmessungen lassen sich gut abschätzen. Man hat insgesamt eine angemessene Sicht aus dem Auto, weil die erhöhte Sitzposition und die nicht zu breiten vorderen und seitlichen Dachsäulen die Übersicht erleichtern; lediglich die sehr breiten C-Säulen hinten verursachen eine deutliche Sichteinschränkung, das bringt Nachteile beim Abbiegen nach rechts. Das spiegelt sich auch im Ergebnis der ADAC Rundumsichtmessung wieder, die am Ende in der Summe dann nur noch ausreichend ausfällt.

Mit zahlreichen aktuellen Assistenzsystemen soll der Autofahreralltag zusätzlich erleichtert werden - fast alles kostet leider Aufpreis, selbst die Parksensoren vorne und

als unbedingt sein muss. Das Finish der Materialien war schön anzusehen und angenehm anzufassen. Mit der Positionierung Richtung Premium hat man auch die höheren Preise begründet. Im T-Roc ist aber nur der hohe Preis umgesetzt, beim Material hat man anscheinend gespart, soviel ging. Alles ist aus hartem Kunststoff, dem man seine fehlende Liebe zum Detail klar ansieht. Je genauer man hinsieht, um so mehr Sparmaßnahmen findet man. Beispiel hintere Türen: Deren Dekorleisten innen sind nur angedeutet, tatsächlich sind sie Bestandteil der Türverkleidung und passen daher auch nicht zu den vorderen Türleisten, weder von der Farbe noch von der Struktur. VW sollte entweder das Materialfinish oder den Preis anpassen.

eine eigene Bremse verfügt (660 kg bei ungebremsten Anhängern). Bei einer Reifenpanne muss man sich entweder mit dem serienmäßigen Reparaturset oder einem optionalen Reserverad (dann inklusive Bordwerkzeug und Wagenheber) behelfen; es ist ein Reserverad in Fahrbereifung (Stahlfelge) oder ein Notrad lieferbar, abhängig von weiterer Ausstattung wie dem Soundsystem. Mit 4,23 m Länge ist der T-Roc für die Stadt noch recht praktisch, auch die Breite mit genau zwei Metern (von Außenspiegel zu Außenspiegel) ist nicht hinderlich. Der Wendekreis liegt bei 10,8 m.



Breite Dachsäulen und nicht vollständig versenkbare Kopfstützen schränken die Sicht nach hinten erheblich ein.

hinten. Man kann sie auch um einen Parkassistenten erweitern, der beim Ein- und Ausparken das Lenken übernimmt und die Anweisungen zum Vorwärts- und Rückwärtsfahren gibt. Optional erhält man überdies eine Rückfahrkamera unter dem hinteren VW-Emblem, die sich bei Nichtgebrauch einklappt und damit bei schlechter Witterung vor Schmutz geschützt ist. Ebenso in der Aufpreisliste finden sich ein Fernlichtassistent und LED-Scheinwerfer, die jedoch über keine besonderen Lichtfunktionen verfügen. Nebelscheinwerfer sind bei der Sport-Ausstattung serienmäßig an Bord, sie haben auch eine Abbiegelichtfunktion. Der Innenspiegel blendet bei störendem Scheinwerferlicht nachts automatisch ab, für die Außenspiegel gibt es diese Funktion nicht. Die Rückleuchten sind serienmäßig in LED-Technik ausgeführt, die Bremslichter sprechen dadurch schneller an und sind besser zu erkennen.

2,2 Ein-/Ausstieg

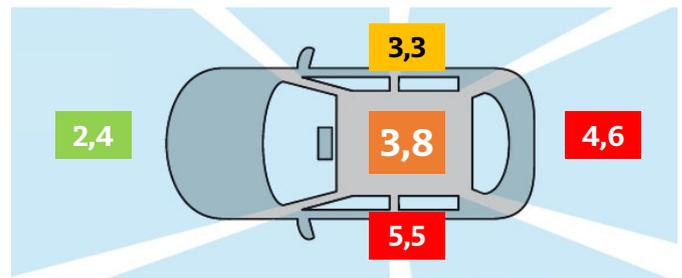
⊕ Wenn es ums Ein- und Aussteigen geht, bietet der T-Roc mit seiner etwas höheren Karosserie Vorteile gegenüber einem "normalen" Kompaktauto wie dem Golf. Denn die Sitzflächen befinden sich mit 49 cm über der Straße in günstiger Höhe, außerdem sind die Türausschnitte höher und breit genug. Nur der Schweller liegt etwas hoch und ist damit weniger ideal, man muss beim Einsteigen die Beine weiter anheben. Hinten verhält es sich ähnlich günstig wie vorne. Alle Türen werden in drei Positionen sicher gehalten, die Haltekraft reicht auch beim Parken an mäßigen Steigungen aus. Am Dachhimmel gibt's vier Haltegriffe über den Außenplätzen, in manchen Situationen sehr praktisch, jedoch heutzutage keine

2,7 Kofferraum-Volumen

Unter der Kofferraumabdeckung fasst der Gepäckraum 375 Liter - die Frontantriebsvariante hat hier deutliche Vorteile gegenüber den Allradmodellen. Entfernt man die Abdeckung und nutzt den Stauraum bis zum Dach hoch, erweitert sich das Volumen auf 465 Liter. Alternativ kann man im Kofferraum auch bis zu sieben Getränkekisten unterbringen. Der Kofferraumboden ist dabei in der unteren Position, trotz Subwoofer in der Reserveradmulde kann man ihn noch variieren. Befindet sich der Boden in der oberen Position, haben darunter etwa 130 Liter Platz - allerdings liegt das Gepäck dann auf Reifenreparaturset, Verbandtasche und Lautsprecher, weil sich VW eine schützende Auflage für dieses Fahrzeugzubehör spart. Klappt man die Rückbank um und beschränkt sich auf den Stauraum bis zur Fensterunterkante (aus Sicherheitsgründen empfehlenswert), lassen sich bis 745 Liter verstauen. Unter Aus-

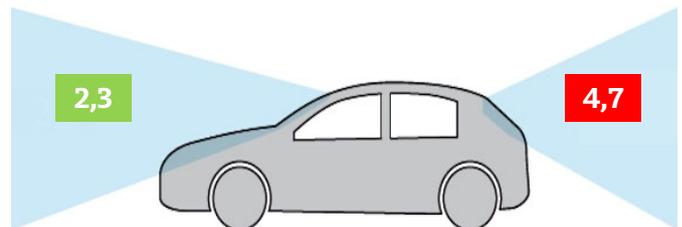
Rundumsicht

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



Vorderes und hinteres Nahfeld

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



Selbstverständlichkeit mehr (z.B. VW Polo grundsätzlich ohne Haltegriffe). Eine Umfeldbeleuchtung über die Scheinwerfer, die Heckleuchten und Spots unter den Außenspiegeln sowie ein schlüsselloses Zugangssystem sind in der Optionsliste zu finden.

⊖ Letzteres lässt sich nicht ohne weiteres deaktivieren und besitzt einen ungenügenden Diebstahlschutz, kann daher mit einem Funkverlängerer überlistet werden – Näheres dazu unter www.adac.de/keyless.

nutzung des kompletten Raums hinter den Vordersitzen sind bis zu 1.145 Liter Volumen verfügbar.



Es passen 375 l Gepäck in den Kofferraum des T-Roc.

2,6 Kofferraum-Nutzbarkeit

Die Kofferraumklappe lässt sich leicht öffnen und schließen, die Griffleiste an der Innenseite der Klappe ist sehr praktisch. Gegen Aufpreis gibt es einen elektrischen Antrieb für die Heckklappe (im Testwagen verbaut); die Funktion Easy Open, also das berührungslose Öffnen und Schließen der Klappe über einen Fußschwenk unter die Heckschürze, ist nicht lieferbar. Auch gut 1,90 m große Personen müssen sich nicht um ihren Kopf Sorgen machen, die Klappe schwingt weit genug nach oben.

Die Ladekante liegt mit knapp 78 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 knapp drei Zentimeter Höhenunterschied. Klappt man die Rücksitzlehnen um, entsteht eine weitgehend ebene Fläche. Insgesamt kann man den Kofferraum gut nutzen, lediglich die schwache Ausleuchtung mit nur einer Lampe rechts stört bei Dunkelheit.



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

2,4 Kofferraum-Variabilität

⊕ Die Rücksitzlehne lässt sich asymmetrisch geteilt umklappen. Praktisch für lange Gegenstände wie Skier ist auch die Durchladeeinrichtung in der Lehnenmitte. Das Umklappen gelingt leicht, die Kopfstützen müssen nicht entfernt werden. Gegen Aufpreis gibt es für den Beifahrersitz eine nach vorn klappbare Lehne - günstig, wenn man sehr lange Gegenstände transportieren möchte.

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

2,4 INNENRAUM

2,1 Bedienung

⊕ Das Cockpit des T-Roc ist auf Wunsch peppig gestaltet, im Falle des Testwagens sind die Applikationen aber in zurückhaltendem Grauton gehalten. Rote LED-Leuchtbänder markieren die Sport-Ausstattung, die vorderen Fußräume sowie die Türfächer und Armauflagen in den Vordertüren werden mit weißem LED-Licht erhellt. Schon auf den ersten Blick fällt der weit oben positionierte und zum Fahrer hin geneigte acht Zoll große Touchscreen des optionalen Multimediasystems Composition Media auf. Das System verfügt neben den berührungssensitiven Schaltflächen auch noch über einen Drehregler für die Lautstärke und einen zweiten, mit dem man sich durch die Menüs scrollen oder in der Navigationskarte zoomen kann. Darüber hinaus sind die meisten Knöpfe und Schalter griffgerecht positioniert und ihre Gruppierung nach Funktionen (z.B. Klimatisierung) klar getrennt und schlüssig. Das Klimabedienteil selbst ist ebenfalls

übersichtlich gestaltet, aber recht tief verbaut. Alle Schalter und Regler mit Ausnahme der Luftdüsenrädchen und der Lichtschalter im Dachhimmel sind beleuchtet und auch im Dunkeln gut zu finden.

Darüber hinaus sorgt die passende Anordnung des Lenkrads (mit großem Einstellbereich) für eine gute Ergonomie. Der Schalthebel und die Pedale sind ebenfalls einwandfrei angeordnet. Die serienmäßigen analogen Instrumente liegen gut im Sichtfeld des Fahrers und lassen sich sowohl tagsüber als auch nachts einwandfrei ablesen. Gegen Aufpreis werden die analogen Anzeigen durch ein breites digitales Display ersetzt; die Skalierung des analog angezeigten Tachos ist bis 60 km/h gut, darüber viel zu grob (Sprünge 60 - 100 - 140 usw.) und mehr Schätzeisen als präzises Instrument. Die zusätzlich digital angezeigte Geschwindigkeit wird dann umso wichtiger.

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

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

2,8 Multimedia/Konnektivität

⊕ Der T-Roc ist serienmäßig mit einem einfachen Radio mit lediglich zwei Lautsprechern samt AUX-Anschluss sowie SD-Kartenschacht ausgestattet (Composition Colour). Sechs Lautsprecher kosten Aufpreis, ebenso ein CD-Player. Die im Style serienmäßige Bluetooth-Freisprechanlage inklusive USB-Schnittstellen kostet in der Sport-Ausstattung Extra. Optional gibt es überdies DAB+ Empfang. Erweitert werden kann der T-Roc zudem um ein Navigationssystem, Apple CarPlay, Android Auto sowie Mirror-Link. Dank Car-Net sind auch Online-Dienste wie Informationen zum Verkehrsaufkommen

möglich, dafür benötigt man aber eine Datenverbindung - hierfür kann man das System beispielsweise via WLAN mit dem Mobilfunktelefon verbinden oder man nutzt eine separate SIM-Karte über den LTE-Carstick. Eine induktive Ladeschale für geeignete Smartphones ist optional erhältlich. Gegen Aufpreis gibt es das Beats-Soundsystem mit Subwoofer in der Reserveradmulde. Es bietet 300 Watt Maximalleistung und liefert ein gutes Klangbild ab; man hat aber nicht die Einstellmöglichkeiten und den klaren Klang wie beispielsweise mit den Dynaudio-Soundsystemen in den größeren VW-Modellen.

1,9 Raumangebot vorn

⊕ Der Fahrersitz lässt sich für Personen bis zu einer Körpergröße von knapp zwei Metern zurückschieben, was für ein kompaktes SUV ein sehr guter Wert ist. Die

Kopffreiheit fällt noch ein gutes Stück großzügiger aus. Das Raumgefühl ist trotz der durchschnittlichen Innenraumbreite angenehm.

3,2 Raumangebot hinten

Sind die Vordersitze für 1,85 m große Personen eingestellt, reicht die Beinfreiheit dahinter für etwa 1,85 m große Leute. 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 man mit dem Kopf direkt neben der C-Säule sitzt und die Karosserie-Seitenlinie relativ hoch ist. Ordert man das aufpreispflichtige Panorama-Schiebedach, bietet sich eine schöne Aussicht, die den T-Roc innen luftiger erscheinen lässt (nicht im Testwagen verbaut); die hinten im Dachhimmel verbaute Technik des Schiebedachs lässt die Kopffreiheit nur wenig schrumpfen, trotzdem sollte man abwägen, was einem wichtiger ist.



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

2,9 Innenraum-Variabilität

Die Variationsmöglichkeiten bei den Sitzen beschränken sich auf das geteilte Umklappen der Rücksitzlehnen sowie auf eine gegen Aufpreis umklappbare Beifahrersitzlehne

(nicht mit Lederausstattung kombinierbar). Die Rücksitze können nicht verschoben und ihre Lehnenneigung nicht eingestellt werden.

Der T-Roc bietet praktische Ablagen, die Türfächer sind groß genug und reichen vorn für 1,5-l-Flaschen, hinten mindestens noch für 0,5-l-Flaschen. Es gibt vorn wie hinten jeweils zwei Becherhalter, ein Ablagefach vorn in der Mittelkonsole und ein ebensolches als geschlossene Vari-

ante unter der Mittelarmlehne. Unter dem Fahrersitz befindet sich ein Fach für eine Warnweste, unter dem Beifahrersitz eine praktische Schublade. Das Handschuhfach ist ausreichend groß und beleuchtet, aber nicht klimatisiert und nicht abschließbar.

2,5 KOMFORT

2,1 Federung

⊕ Das Standard-Fahrwerk im T-Roc bietet schon einen angemessenen Komfort - der kann aber durch die optionale adaptive Dämpferregelung noch gesteigert werden. Neben der automatischen Anpassung der Dämpfung bietet dieses Extra die Möglichkeit, die Federung auf drei Dämpfungskennfelder auszurichten. Die Unterschiede zwischen Sport und Comfort sind klar spürbar. Gerade in Kombination mit den 19-Zoll-Rädern bietet das Optionsfahrwerk im Alltag signifikant mehr Komfort im "Comfort"-Modus, wirkt bei der Kurvenhatz im "Sport"-Modus aber souveräner und stimmiger. Es

bestehen also verschiedene Wahlmöglichkeiten je nach Fahrsituation. Eine gute Kompromiss findet sich in der Normalstellung. Insgesamt werden Unebenheiten innerorts wie außerorts gut geschluckt, der T-Roc fühlt sich dabei trotzdem verbindlich und einwandfrei beherrschbar an. Beim langsamen Überfahren von Temposchwellen zeigt sich das gute Schluckvermögen der Federung. Und selbst Kopfsteinpflaster weiß das Fahrwerk zu parieren und reicht recht wenig Erschütterungen an die Insassen weiter - nur akustisch ist das Pflaster sehr präsent.

2,6 Sitze

Die Höheneinstellung für beide Vordersitze ist bei der Sport-Ausstattung mit dabei, darüber hinaus gibt es nur eine Sitzlängs- und eine Lehnenneigungseinstellung. Die Konturen von Lehnen und Sitzflächen der Vordersitze sind angenehm, es ergibt sich ein passender Seitenhalt, ohne die Insassen einzuengen. Die optionale Mittelarmlehne kann längs und in der Höhe justiert werden. Die Armauflagen in den Türen sind nur vorne ausreichend gepolstert, hinten muss man mit einem arg dünnen weichen Bereich auskommen.

Hinten geht es - die Armauflagen deuten es schon an - weniger komfortabel zu, allerdings gehört die Rückbank im T-Roc zu den bequemeren in seiner Klasse. Lehne und Sitzfläche bieten eine passable Konturierung und eine gute Sitzposition, auch weil man mit einem angenehmen Kniewinkel sitzen kann. Allerdings nur auf den beiden äußeren Sitzen, 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.

2,8 Innengeräusch

Bei 130 km/h liegt der gemessene Geräuschpegel im Innenraum bei 67,3 dB(A) - das ist eine durchschnittliche Lärmbelastung und deutlich niedriger als beim zuvor gemessenen T-Roc 2.0 TDI. Der Motor ist hauptsächlich unter Last

und ab mittleren Drehzahlen zu hören, bleibt aber bei moderaten Drehzahlen meist dezent und ist daher nicht störend. Bei höheren Geschwindigkeiten werden Windgeräusche im Bereich der A-Säulen hörbar. Die allgemeinen Fahrgeräusche liegen noch im guten Bereich.

2,8 Klimatisierung

Im T-Roc gibt es selbst in der der Sport-Ausstattung serienmäßig nur eine Klimaanlage. Gegen Aufpreis ist eine Zweizonen-Klimaautomatik lieferbar. Sie verfügt über eine Umluftautomatik mit Luftgüte- und Beschlagssensor. Die Intensität der Klimatisierung kann in drei Stufen variiert werden. Optional erhältlich sind auch Sitzheizung vorne,

Lenkradheizung, eine Standheizung mit Fernbedienung und getönte hintere Scheiben ab der B-Säule. Den Luftstrom aus den Lüftungsdüsen kann man unabhängig von der Austrittsrichtung über Drehrädchen an jeder Düse separat regulieren - nicht mehr selbstverständlich in dieser Klasse.

2,1 MOTOR/ANTRIEB

2,0 Fahrleistungen

⊕ Der 1,5-l-Vierzylinder leistet dank Turboaufladung 150 PS und ein maximales Drehmoment von 250 Nm, das über einen weiten Drehzahlbereich von 1.500 bis 3.500 1/min anliegt. Für ein kompaktes SUV sind diese Leistungswerte völlig ausreichend. Man kann mit dem T-Roc richtig flott unterwegs sein und dank des fülligen Drehmoments über einen weiten Drehzahlbereich schaltfaul den Alltag bestreiten. Überdies erweist sich das Sechsganggetriebe als sinnvoll gestuft. Dadurch ist der Motor in der Lage, in

jedem Gang seine gute Durchzugskraft zu zeigen, ob vierter, fünfter oder sechster Gang, es geht immer mit spürbarem Druck voran. Am schnellsten gelingt der Spurt von 60 auf 100 km/h im zweiten Gang, dann vergehen nur knapp 4,9 Sekunden. Für den gleichen Tempoanwuchs im vierten Gang vergehen 7,9 Sekunden, im fünften Gang 9,7 Sekunden und im sechsten Gang 12,1 Sekunden. Der Motor kann durchaus Fahrspaß vermitteln, mehr Leistung muss gar nicht unbedingt sein.

2,4 Laufkultur/Leistungsentfaltung

⊕ Der 1.5 TSI bekleckert sich in puncto Laufkultur nicht gerade mit Ruhm - im VW Konzern gibt es harmonischere Aggregate wie der 2.0 TSI, auch ältere Benziner wie der 1,8-l- und der 1,4-l-Turbobenziner laufen bzw. liefern signifikant ruhiger. Beim neuen 1,5-l-Turbovierzylinder wurde offensichtlich mehr Aufmerksamkeit auf saubere und effiziente Verbrennung gelegt, denn das kann er richtig gut. Trotzdem, für sich gesehen bietet der getestete Motor im T-Roc eine ordentliche Laufkultur; aufgrund des gesteigerten Einspritzdrucks läuft der Motor zwar rauer, aber immer noch deutlich vibrationsärmer als die

Diesellaggregate. Der Benziner ist akustisch etwa um 2.500 U/min und dann über 3.000 U/min präsent, wobei diese leichten Brummfrequenzen lastunabhängig auftreten. Die serienmäßige und nicht deaktivierbare Zylinderabschaltung fällt so gut wie gar nicht auf, nur sehr aufmerksame Naturen können das jeweilige Umschalten in einem ganz leichten Rucken spüren und ein leicht verändertes Motorgeräusch im 2-Zylinder-Modus wahrnehmen. Die Leistungsentfaltung und das Ansprechverhalten sind einwandfrei.

2,1 Schaltung/Getriebe

⊕ Das Sechsganggetriebe ist insgesamt präzise geführt und lässt sich leicht schalten, die Wege sind dabei nicht zu lang. Der Rückwärtsgang kann einfach eingelegt werden, er ist über separates „Herunterdrücken“ gesichert. Der Motor hebt im Kupplungsschleifpunkt seine Drehzahl automatisch etwas an, damit er nicht so leicht abgewürgt wird - so klappt das Anfahren einfacher. Insgesamt ist das Getriebe eher etwas kürzer übersetzt (2.800 U/min bei 130 km/h), das hilft der Elastizität und ermöglicht einen häufigeren Einsatz der Zylinderabschaltung, die eine

niedrige Drehmomentabforderung und Drehzahlen zwischen 1.400 bis 4.000 U/min voraussetzt. Die Gänge passen gut zueinander, es entstehen keine großen Sprünge zwischen den Stufen. Die Start-Stopp-Funktion arbeitet einwandfrei und praxistauglich, mit optionalem ACC startet der Motor schon, wenn der Vordermann anrollt, so dass man sich ohne Verzögerung in Bewegung setzen kann. Eine Autohold-Funktion über die elektrische Handbremse ist Serie.

2,2 FAHREIGENSCHAFTEN

2,0 Fahrstabilität

⊕ VW hat seinen T-Roc passend abgestimmt, er liegt sicher auf der Straße und bleibt auch in schnell durchfahrenen Kurven gut beherrschbar. Der Geradeauslauf ist einwandfrei, Spurrinnen bringen das kompakte SUV kaum aus der Ruhe, selbst mit den großen und breiten 19-Zoll-Rädern läuft er noch gut geradeaus. Bei sportlicher Gangart ergeben sich konzeptbedingt mehr Aufbau-

bewegungen sowie Seitenneigung und Nicken, alles bleibt aber im sicheren Bereich; das adaptive Fahrwerk regelt hier auch etwas entgegen und kann die Karosseriebewegungen etwas reduzieren. Lupft man in Kurven kurz das Gas, passiert kaum etwas; erst wenn man zusätzlich bremst, führt das zu einer leichten Lastwechselreaktion, die sich aber einwandfrei beherrschen lässt. Auf rutschigem

Untergrund hilft die Traktionskontrolle, eventuell durchdrehende Vorderräder abzubremsen.

Beim ADAC Ausweichtest liefert der T-Roc in der getesteten Version (adaptive Dämpfer plus 19-Zoll-Bereifung) eine tolle Vorstellung ab; er umkurvt die Pylonen mit angemessenem ESP-Einsatz und nur moderatem Untersteuern, wenn man "erschreckt" reagiert

und dabei schnell und mit hohem Lenkwinkel einlenkt. Steuert man ihn behutsam durch die Gassen, fährt er weitgehend neutral und gutmütig und zeigt durchaus fahrdynamisches Talent. Schleuder- oder gar Kipptendenz bestehen nicht, das ESP regelt effektiv und versteht sich mit dieser Fahrwerks-Reifen-Kombination offensichtlich sehr gut.

1,9 Lenkung

⊕ Die Lenkung des neuen T-Roc hat VW gut abgestimmt. Während im Stadtverkehr die erforderlichen Lenkkräfte niedrig sind, was das Rangieren erleichtert, wird die Unterstützung bei höheren Geschwindigkeiten zurückgenommen, was sich positiv auf das Lenkgefühl auswirkt. Die Lenkunterstützung kann über das Fahrmodus-Menü variiert werden (Normal und Sport). Dank der angemessenen Rückmeldung und des guten Ansprechens lässt sich der T-Roc zielgenau über kurvige Landstraßen dirigieren; mit den optionalen 19-Zoll-Rädern

in Kombination mit der Progressivlenkung ist das Ansprechen sehr direkt bis giftig, hier muss sich mancher Fahrer erst etwas daran gewöhnen. Von Lenkanschlag zu Lenkanschlag sind nur 2,2 Umdrehungen erforderlich - ein geringer Kurbelaufwand, der sich durch die beim Sport serienmäßige Progressivlenkung ergibt. Sie sorgt dafür, dass mit zunehmendem Lenkeinschlag die Übersetzung direkter wird, so dass die Lenkung um die Mittellage nicht zu nervös wirkt, andererseits bei vollem Lenkeinschlag weniger Lenkradumdrehungen nötig sind.

2,5 Bremse

⊕ Für eine Notbremsung aus 100 km/h bis zum Stillstand braucht der T-Roc 1.5 TSI durchschnittlich 35,2 m (Mittel aus zehn Einzelmessungen) - das ist ein noch gutes

Ergebnis. Die Bremse spricht dabei gut an und lässt sich einwandfrei dosieren.

2,0 SICHERHEIT

1,6 Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

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

1,9 Passive Sicherheit - Insassen

⊕ Beim ADAC Crashtest nach Euro NCAP Norm erreicht der T-Roc mit 96 Prozent der möglichen Punkte ein sehr gutes Resultat (Test November 2017). Das kleine SUV ist serienmäßig ausgestattet mit Front- und Seitenairbags vorne sowie von vorne nach hinten durchgehenden Kopfairbags. Optional gibt es das proaktive Insassenschutzsystem, das vor einem drohenden Unfall die vorderen Sicherheitsgurte strafft und Scheiben und Schiebedach weitgehend schließt. Ebenso gibt es Gurtstraffer und Gurtkraftbegrenzer auf allen äußeren Sitzplätzen. Die vorderen Kopfstützen bieten Personen bis zu einer Größe von fast zwei Meter guten Schutz. Hinten reichen die Kopfstützen für Menschen bis etwa 1,80 m Größe - der Abstand zwischen Kopfstütze und Dachhimmel ist gering, dadurch sind auch größere Personen ausreichend geschützt. Vorne werden die

DIE ASSISTENZSYSTEME IN DER ÜBERSICHT

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

Insassen aktiv ermahnt, sich anzugurten. Für die hinteren Passagiere wird dem Fahrer angezeigt, welche Gurte angelegt sind; beim Abschnallen während der Fahrt ertönt ein Warnsignal und erscheint die Anzeige erneut. Bei einem Unfall kann automatisch über ein gekoppeltes Telefon oder über den optionalen CarStick LTE ein Notruf abgesetzt werden.

2,6 Kindersicherheit

Im Bereich Kindersicherheit hat der neue 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. Eine Isofix-Vorbereitung für den Beifahrersitz ist nicht erhältlich. Die Airbags auf diesem Platz lassen sich per Schlüsselschalter deaktivieren, dann dürfen dort auch Rückwärts gerichtete Kindersitze eingebaut werden; je nach Kindersitzausführung ungünstig ist die nicht abziehbare Kopfstütze.

Mit den Gurten lassen sich Kindersitze gut befestigen, die Gurtschlösser hinten sind fixiert, so dass auch ein einhändiges Angurten möglich ist. Auf den äußeren beiden Rücksitzen empfiehlt sich der Einbau über die Isofixbefestigungen samt Ankerhaken. Will man auf den Rücksitzen eine Base 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. Mit dem optionalen Panoramaschiebedach wird der Dachhimmel voluminöser, dadurch reduziert sich der Platz im Kopfbereich, was für manche hohe Kin-

2,3 Fußgängerschutz

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

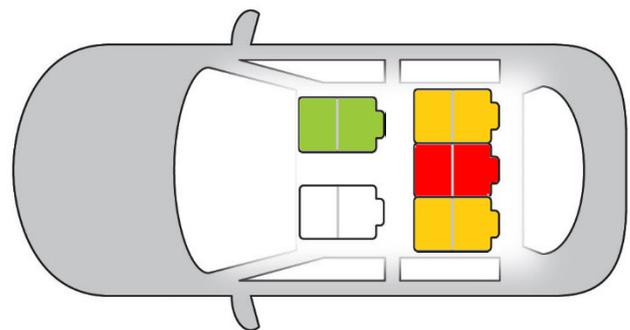
⊖ Während das Warndreieck ideal verstaut in der Innenverkleidung der Heckklappe untergebracht ist, gibt es für die Verbandtasche keinen festen Platz - das Verstauen unter dem Kofferraumboden ist ungünstig, weil sie dort im Notfall schlecht zu erreichen ist.

dersitze ungünstig werden kann. Es empfiehlt sich wie immer vorher zu testen, welche Konfigurationen je nach Kindersitzmodell möglich sind.

⊖ Der Sitz hinten in der Mitte ist aufgrund seiner Polsterung und der ungünstig angeordneten Gurtanlenkpunkte für Kindersitze schlecht geeignet; Isofix-Halterungen gibt es dort nicht.

Kindersitze

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



Notenskala

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

Personenerkennung, er kann einen Aufprall möglichst schon verhindern oder zumindest abschwächen, wodurch das Verletzungsrisiko sinkt.

2,5

UMWELT/ECOTEST

3,7

Verbrauch/CO2

Der durchschnittliche Kraftstoffverbrauch des T-Roc mit dem 1,5-l-TSI und Handschaltung sowie Frontantrieb liegt bei 6,5 l Super pro 100 km im ADAC EcoTest. Daraus ergibt sich eine CO2-Bilanz von 180 g pro km, für die 23 von 60 möglichen Punkten vergeben werden. Für ein SUV ist der Wert nicht wirklich schlecht, im Golf bleibt dieser Motor aber deutlich sparsamer, dort konsumiert er im EcoTest 5,8 l/100 km. Aus Umweltgesichtspunkten sollte man also lieber einen Golf als einen T-Roc wählen. Innerorts ergibt sich mit dem T-Roc 1.5 TSI ein Kraftstoffkonsum von 6,3 l, außerorts von 5,8 l und auf der Autobahn von 7,9 l Super alle 100 km.

1,2

Schadstoffe

⊕ Auch wenn der 1,5-l-Turbobenziner im Test-T-Roc noch keinen Partikelfilter (OPF) hat, weist er trotzdem einen sehr niedrigen Schadstoffausstoß auf. Die künftig eingesetzte OPF-Variante sollte dann auf die vollen 50 Punkte kommen, momentan reichen die Emissionen für 48 von 50 möglichen Punkten. Alle Schadstoffgruppen fallen sehr niedrig aus, es wurde also schon

Verbrauch

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

Stadt-Kurzstrecke	6,3	
Durchschnitt	6,0 D	7,7 B
Landstraße	5,8	
Durchschnitt	4,8 D	5,6 B
Autobahn	7,9	
Durchschnitt	6,6 D	7,6 B
Gesamtverbrauch	6,5	
Durchschnitt	5,5 D	6,5 B

innermotorisch viel Feinarbeit geleistet. Einzig im Autobahnabschnitt mit seinen vielen Vollast-Anteilen ist der Partikelaußstoß leicht erhöht, aber immer noch im Bereich des Grenzwerts. Zusammen mit den 23 Punkten für den CO2-Ausstoß ergeben sich 71 Punkte und damit 4 von 5 möglichen Sternen im ADAC EcoTest.

1,8

AUTOKOSTEN

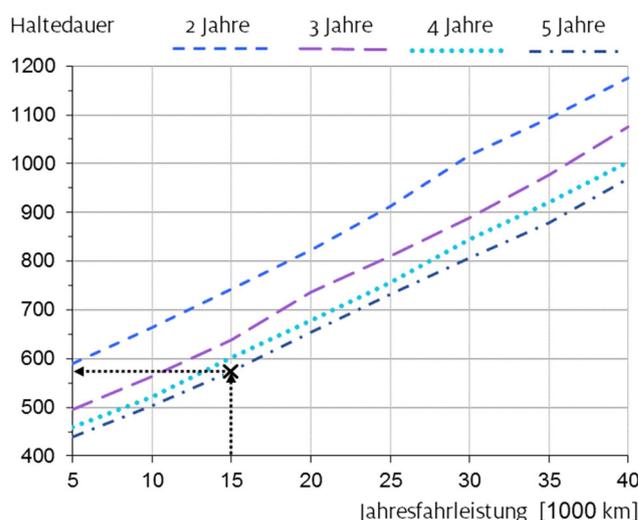
1,8

Monatliche Gesamtkosten

⊕ Der Grundpreis für die getestete Variante des T-Roc liegt bei 25.275 Euro - ein selbstbewusster Preis, aber immerhin erhält man ein 150 PS SUV der Kompaktklasse mit etwas Ausstattung und peppigem Design. Die Basisausstattung ist etwas unausgewogen - einerseits sind Dinge wie der Notbremsassistent und der Spurhalteassistent dabei, andererseits muss man für heutzutage selbstverständliche Dinge wie die Klimaautomatik Aufpreis bezahlen. Für angemessenen Komfort und mehr Sicherheit sollte man also noch den einen oder anderen Tausender investieren. SUV-Modelle, allen voran die kleineren und "sozialverträglicheren" wie der T-Roc, sind und bleiben sicher noch einige Zeit beliebt, von daher ist von einer guten Wertstabilität auszugehen. Somit bleibt auch der absolute Wertverlust im Rahmen. Bezüglich Motor und Assistenz- sowie Infotainment-systemen ist das kompakte SUV auf dem neuesten Stand, das sollte sich ebenso positiv auf den Restwertverlauf auswirken. Teure Werkstattbesuche wie ein Zahnriemenwechsel sind üblicherweise nur selten nötig.

Gesamtkosten pro Monat in Euro

Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 574 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 5 Jahren Haltedauer).



Die Steuer liegt bei 80 Euro (Berechnung noch nach NEFZ-CO₂-Ausstoß) und damit günstig. Haftpflicht (Klasse 16) sowie Teil- und Vollkasko (beide Klasse 19) fallen günstig aus. Die Ölwechsel- und Inspektionsintervalle sind fahrleistungs- und fahrstilabhängig, können bei bis zu 30.000 km oder bis zwei Jahre liegen.

⊖ In die Bewertung der monatlichen Kosten gehen Funktionen der Ausstattung und Kosten für den Unterhalt ein, nicht aber schickes Design und wertige Materialien. Denn die Materialqualität des T-Roc-Innenraums lässt zu wünschen übrig. Sie entspricht eher einem VW up! als einem VW Golf, in dessen Preisregion der T-Roc jedoch angesiedelt ist. Zum Preis von etwa zwei up! bekommt man einen T-Roc oder einen Golf.

DIE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

Typ	T-Roc 1.0 TSI	T-Roc 1.5 TSI ACT	T-Roc 1.6 TDI SCR
Aufbau/Türen	SUV/5	SUV/5	SUV/5
Zylinder/Hubraum [ccm]	3/999	4/1498	4/1598
Leistung [kW (PS)]	85 (115)	110 (150)	85 (115)
Max. Drehmoment [Nm] bei 1/min	200/2000	250/1500	250/1750
0-100 km/h [s]	10,1	8,4	10,9
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	187	205	187
Verbrauch pro 100 km lt. Hersteller	5,2 S	5,3 S	4,3 D
CO ₂ [g/km] lt. Hersteller	119	121	113
Versicherungsklassen KH/VK/TK	16/19/19	16/19/19	16/20/22
Steuer pro Jahr [Euro]	68	82	188
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	525	548	528
Preis [Euro]	20.565	23.050	23.075

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-Haftpf.
VK = Vollkasko
TK = Teilkasko

Kraftstoff

N = Normalbenzin
S = Superbenzin
SP = SuperPlus
D = Diesel
FG = Flüssiggas
G = Erdgas
E = Strom

HERSTELLERANGABEN

4-Zylinder Ottomotor (Reihe), Turbo, Euro 6c (NEFZ), geregelt	
Hubraum	1.498 ccm
Leistung	110 kW/150 PS bei 5.000 1/min
Maximales Drehmoment	250 Nm bei 1.500 1/min
Kraftübertragung	Frontantrieb
Getriebe	6-Gang-Schaltgetriebe
Höchstgeschwindigkeit	205 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	8,4 s
Verbrauch pro 100 km	5,3 l
CO ₂ -Ausstoß	120 g/km
Stirnfläche/c _w -Wert	n.b.
Klimaanlage Kältemittel	R1234yf
Reifengröße (Serie)	215/55 R17
Länge/Breite/Höhe	4.234/1.819/1.573 mm
Leergewicht/Zuladung	1.330/520 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	445/1.532 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	660/1.500 kg
Stützlast/Dachlast	80/75 kg
Tankinhalt	50 l
Garantie Allgemein/Rost	2 Jahre/12 Jahre
Produktion	Portugal, Setúbal

ADAC Messwerte

Überholvorgang 60-100 km/h (2. Gang)	4,9 s
Elastizität 60-100 km/h (4./5./6. Gang)	7,9/9,7/12,1 s
Drehzahl bei 130 km/h	2.800 1/min
Bremsweg aus 100 km/h	35,2 m
Reifengröße Testwagen	225/40 R19 93W
Reifenmarke Testwagen	Brigdestone Potenza S001
Wendekreis links/rechts	10,8 m
EcoTest-Verbrauch	6,5 l/100km
Stadt/Land/BAB	6,3/5,8/7,9 l/100km
CO ₂ -Ausstoß EcoTest	152 g/km (WTW* 180 g/km)
Reichweite	765 km
Innengeräusch 130 km/h	67,3 dB(A)
Fahrzeugbreite (inkl. Außenspiegel)	2.000 mm
Leergewicht/Zuladung	1.335/515 kg
Kofferraum normal/geklappt/dachhoch	375/745/1.145 l

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

Betriebskosten	122 Euro	Werkstattkosten	65 Euro
Fixkosten	96 Euro	Wertverlust	291 Euro
Monatliche Gesamtkosten	574 Euro		
Steuer pro Jahr	80 Euro		
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	16/19/19		
Basispreis T-Roc 1.5 TSI ACT Sport	25.275 Euro		

INFORMATIONEN ZUM TESTFAHRZEUG

Pressefahrzeug	EZ: 23.04.2018
Testwagenpreis inkl. Sonderausstattung	37.570 Euro
Km-Stand bei Testbeginn	17.268 km
Auffälligkeiten/Mängel	keine

Dieser ADAC Autotest wurde nach dem seit 1.9.2016 gültigen Testprotokoll erstellt und ist nicht mit älteren Autotests vergleichbar. Die Autokosten basieren auf dem seit 01.09.2016 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. Alle Angaben ohne Gewähr. *WTW: (Well-to-Wheel): Der angegebene CO₂-Ausstoß beinhaltet neben den gemessenen CO₂-Emissionen auch die CO₂-Emissionen, welche für die Bereitstellung des Kraftstoffs entstehen. Durch die Well-to-Wheel Betrachtung ist eine bessere Vergleichbarkeit mit alternativen Antriebskonzepten (z.B. E-Fahrzeug) möglich.

Notenskala

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

AUSSTATTUNG

TECHNIK (* im Testwagen vorhanden)

Adaptives Fahrwerk	1.045 Euro°
Scheinwerfer Xenon/LED/Laser	-/1.085 Euro/-
Abbiege-/Kurvenlicht	Serie/-
Regen-/Lichtsensor	180 Euro°/-
Fernlichtassistent	155 Euro°
Tempomat/Limiter/ACC	-/Serie/320 Euro°
Einparkhilfe vorn/hinten	580 Euro°
Parklenkassistent	795 Euro°
Rückfahrkamera/360° Kamera	295 Euro°/-
Head-Up-Display	-
Verkehrszeichenerkennung	320 Euro°
Schlüsselloses Zugangssystem	390 Euro

SICHERHEIT

Seitenairbag vorn/hinten	Serie/-
Kopfairbag vorn/hinten	Serie
Knieairbag Fahrer/Beifahrer	-
Kollisionswarnung/Notbremssystem	Serie
Fußgänger-/City-Notbremsfunktion	Serie
Spurassistent	Serie
Spurwechselassistent	370 Euro°

INNEN

Radio/CD/USB/DAB	Serie/440 Euro°/ab 205 Euro°/245 Euro°
Bluetooth-Freisprecheinrichtung	ab 205 Euro°
Navigationssystem	1.005 Euro°
Elektrische Fensterheber vorn/hinten	Serie
Klimaanlage manuell/automatisch	Serie
Autom. abblend. Innen-/Außenspiegel	Serie/-
Sitzheizung vorn/hinten	315 Euro °
Lenkradheizung	135 Euro
Höheneinstellbarer Fahrer-/Beifahrersitz	Serie
Rücksitzlehne umklappbar	Serie

AUSSEN

Anhängerkupplung	775 Euro
Metalliclackierung	ab 595 Euro°
Schiebedach/Panoramaglasdach	1.230 Euro

TESTURTEIL

AUTOTEST (ohne Autokosten)

2,3

AUTOKOSTEN

1,8

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

Stand: Oktober 2018
 Test und Text: M. Ruhdorfer